VIII kadencja

# KANCELARIA SEJMU
## Biuro Komisji Sejmowych

**PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA**

■ **Komisji Infrastruktury**
**(nr 247)**
z dnia 4 grudnia 2018 r.

# Pełny zapis przebiegu posiedzenia

# Komisji Infrastruktury (nr 247)

4 grudnia 2018 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

**– rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (druk 2985) – kontynuacja.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Adam Abramowicz** rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców, **Bogdan Oleksiak** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Michał Naruszewicz** główny specjalista w Ministerstwie Finansów, **Wiktor Grudzień** radca ministra w Departamencie Systemów Państwowych w Ministerstwie Cyfryzacji, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Agnieszka Brejnak** dyrektor Biura Prawnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego wraz ze współpracownikami, **Waldemar Witek** prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, **Leszek Turek** prezes Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Zbylut** prezes zarządu Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów, **Jakub Faryś** prezes zarządu Polskiego Związku Motoryzacyjnego, **Rafał Sosnowski** prezes zarządu Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Alfred Franke** prezes zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów Producentów Części Motoryzacyjnych, **Adam Małyszko** prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, **Cezary Drożdż** prezes zarządu Polskiego Związku Motorowego Holding sp. z o.o., **Ryszard Wieczorek** dyrektor biura Związku Pracodawców Motoryzacji, **Artur Sałata** wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krośnie, **Piotr Pszczółkowski** członek Stowarzyszenia Club Antycznych Automobili i Rajdów – CARR, **Jakub Smakulski** prezes zarządu Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów, **Marek Konieczny** prezes Związku Dealerów Samochodów, **Marcin Nowacki** wiceprezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców oraz **Grzegorz Krzemieniecki** przedstawiciel SUNRISE P.H.U.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak**, **Marcin Mykietyński** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Łukasz Grabarczyk** i **Krzysztof Karkowski** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dobry wieczór państwu. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Porządek dzienny obejmuje kontynuację prac z poprzedniego piątku.

Chciałbym powitać pana ministra Adama Abramowicza – rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców. Pan minister Chodkiewicz jest nieobecny z powodu choroby. Rozmawiałem z panem ministrem, który powiedział, że będzie jutro na sali plenarnej.

Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje pan Bogdan Oleksiak – dyrektor departamentu. Witam pana dyrektora wraz z zespołem. Witam pana Michała Naruszewicza – głównego specjalistę w Ministerstwie Finansów. Witam pana Wiktora Grudnia dyrektora Departamentu Systemów Państwowych Ministerstwa Cyfryzacji. Witam pana Tomasza Emiljana – dyrektora Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam: panią Agnieszkę Brejnak – dyrektora Biura Prawnego Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, pana dyrektora Jana Urbanowicza wraz z zespołem z Transportowego Dozoru Technicznego, pana prezesa Waldemara Witka z Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych, prezesa zarządu pana Leszka Turka oraz pana Marcina Barankiewicza – dyrektora biura z Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów, pana Kazimie-

rza Zbyluta – prezesa Warszawskiego Stowarzyszenia Stacji Kontroli Pojazdów, prezesa zarządu Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego pana Jakuba Farysia, prezesa zarządu Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej pana Rafała Sosnowskiego, pana Piotra Litwińskiego – przewodniczącego oraz dyrektora generalnego – pana Andrzeja Bogdanowicza z Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego, pana Alfreda Franke – prezesa zarządu Stowarzyszenia Dystrybutorów Producentów Części Motoryzacyjnych, pana Adama Małyszko – prezesa Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów, pana Cezarego Drożdża – prezesa zarządu Polskiego Związku Motorowego Holding sp. z o.o., pana Ryszarda Wieczorka – prezesa Związku Pracodawców Motoryzacji, pana Artura Sałatę – wiceprezesa Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP, pana Piotra Pszczółkowskiego – wiceprezesa Fundacji Recyklingu Rewitalizacyjnego, pana Jakuba Smakulskiego – prezesa zarządu Polskiego Stowarzyszenia Stacji Demontażu Pojazdów, prezesa Związku Dealerów Samochodów – pana Marka Koniecznego oraz pana Marcina Nowackiego – wiceprezesa Związku Przedsiębiorców i Pracodawców. Witam wszystkich państwa. Mam nadzieję, że odczytałem i powitałem wszystkich obecnych. Będziemy poznawali się bliżej podczas prac nad projektem ustawy.

Proszę państwa, mamy przed sobą kolejne artykuły ustawy z druku 2985 – ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Na dzisiejszym posiedzeniu mamy nowych gości. Na poprzednim posiedzeniu bez ograniczeń umożliwialiśmy wypowiedź stronie społecznej i zaproszonym gościom. Dzisiaj podtrzymam tę praktykę. W związku z tym, że przywoływano stanowisko Rzecznika Małych i Średnich Przedsiębiorców, proszę pana ministra Adama Abramowicza o zabranie głosu.

Na sali jest również…

**Członek Stowarzyszenia Club Antycznych Automobili i Rajdów – CAAR Piotr Pszczółkowski:**

Występuję jako przedstawiciel Stowarzyszenia CARR, czyli Club Antycznych Automobili i Rajdów.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Club Antycznych Automobili i Rajdów. Super, bardzo dobrze. Z ciekawością wysłuchamy wystąpień dwóch panów, a następnie będziemy procedować. W pierwszej kolejności udzielam głosu panu ministrowi. Bardzo proszę panie ministrze.

**Rzecznik Małych i Średnich Przedsiębiorców Adam Abramowicz:**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałem być dzisiaj, ponieważ powinienem sprostować wypowiedź pana ministra Marka Chodkiewicza, która padła na sali plenarnej. Nie wiem, czy państwo posłowie mieli okazję zapoznać się ze stanowiskiem rzecznika do tej ustawy. Jeżeli nie, w dużym skrócie postaram się je przedstawić.

Po konsultacjach z organizacjami przedsiębiorców oraz przeanalizowaniu projektu ustawy pod względem prawnym i merytorycznym urząd rzecznika zajął następujące stanowisko. W polskim parlamencie powinna obowiązywać zasada EU+0, czyli w projektach ustaw nie powinno zamieszczać się nic więcej poza wymaganiami dyrektywy.

Gdyby procedowany projekt ustawy był podzielony na dwa projekty, czyli pierwszy, spełniający oczekiwania dyrektywy unijnej oraz drugi, dotyczący pozostałych kwestii, myślę że podejście ministerstwa byłoby bardziej jasne i nie podlegałoby krytyce urzędu rzecznika. Tak nie jest. Unia Europejska mówi o poprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego, a co za tym idzie, poprawie działania stacji diagnostycznych i całego systemu badania pojazdów. Tymczasem ministerstwo daje projekt, gdzie owszem, zawarte jest wiele słusznych rozwiązań idących w tym kierunku, ale jednocześnie wprowadza budowę całkowicie nowego systemu poprzez budowę nowego urzędu.

Nie można zgodzić się na takie procedowanie, ponieważ jak mówiłem w legislacji generalnie powinna obowiązywać zasada EU+0. Gdyby ministerstwo w jednym projekcie przedstawiło ustawę dotyczącą poprawy jakości badań technicznych, a co za tym idzie, poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego, zaś w odrębnym projekcie przedsta-

wiło budowę nowego urzędu, który będzie zajmował tymi sprawami, wówczas posłowie mieliby znacznie łatwiejszy ogląd sytuacji.

Bardzo długo byłem posłem i wiem jak się to odbywa. Przykładowo, jeżeli posłom mówi się, że dana ustawa wynika z dyrektywy, to ich czujność jest mocno uśpiona w myśl zasady, że skoro wynika z dyrektywy, to tak musi być i musimy to przyjąć. Dlatego urząd rzecznika zgłasza uwagi. Ponadto, po konsultacjach z organizacjami przedsiębiorców oraz po analizie prawnej i rzeczowej skutków regulacji urząd rzecznika nie uważa za słuszne budowę nowego urzędu zamiast próby naprawy tego co funkcjonuje. Ten system wcale nie funkcjonuje tak źle. Co prawda raport NIK, na który powołuje się ministerstwo wskazuje na pewne uchybienia i rzeczy do poprawy, ale w ocenie rzecznika zdecydowanie taniej będzie poprawić system funkcjonujący niż budować nowy od początku, czyli kosztowny. Każdy urząd nowy na początku jest drogi. Urząd rzecznika także trochę kosztuje. To prawda. Z drugiej strony urząd rzecznika jest instytucją związaną z Konstytucją biznesu, która bez niego byłaby trudna do wprowadzenia.

W Polsce mamy w miarę dobrze funkcjonujący system. Moim zdaniem łatwiej i taniej dla kierowców i przedsiębiorców będzie poprawiać oraz ulepszać istniejący system w duchu dyrektywy europejskiej niż budowa nowego urzędu, zwłaszcza że jest to umieszczone w jednej ustawie, co łamie zasadę EU+0.

Pan minister Marek Chodkiewicz zabierając głos z mównicy sejmowej powiedział m.in.: „jeśli chodzi o konsultacje społeczne, konsultowaliśmy to z 46 instytucjami. Wiele instytucji również korespondencyjnie z nami to uzgadniało. Natomiast jeżeli chodzi o rzecznika praw małych i średnich przedsiębiorstw i jego opinię, to on po korespondencji z nami jakby cofnął swoje wcześniejsze buńczuczne słowa – wystąpienia. On po prostu był na tym stanowisku niewiele czasu i nie znał tych danych. Nie dysponował tymi danymi. Rozmawiał li tylko z przedsiębiorcami, którzy do niego dotarli. Dziękuję bardzo.”.

Nie wchodząc w polemikę dotyczącą buńczuczności mojego stanowiska chciałbym powiedzieć, że opinia pana ministra jest krzywdząca, tj. jakobym podjął wyraził swoje stanowisko bezrefleksyjnie. Otóż panie ministrze, refleksja była bardzo pogłębiona. Przy swoim urzędzie powołałem radę przedsiębiorców. Fakt, że konsultuję z przedsiębiorcami decyzje, które ich dotyczą to chyba dobrze, a nie źle. Nasza opinia zawiera w sobie bardzo ważną regułę. Jeżeli ministerstwo chce wprowadzić coś ponad wymagania Unii Europejskiej, to niech robi to w dwóch ustawach, a nie przepycha tego w jednej, bo jest to złamanie tej zasady. Rzecznik zawsze będzie stał na gruncie obrony interesów małych i średnich przedsiębiorców. Ustawa wywołuje ogromne kontrowersje i obawy środowiska, które działa w obszarze objętym ustawą. Zdaniem rzecznika należy wziąć to pod uwagę.

Panie ministrze, rzecznik deklaruje współpracę z ministerstwem, bo jest to ważne ministerstwo. Oczywiście deklaruje także współpracę z Komisją Infrastruktury. Znajdujmy takie rozwiązania, które nie będą kontrowersyjne dla przedsiębiorców, nie będą budzić obaw o ich materialny byt, a będą dobre dla poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i dla Polski. Bardzo dziękuję za uwagę.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Za chwilę poproszę o stanowisko rządu w tej materii. Obecnie udzielam głosu panu Piotrowi Pszczółkowskiemu. Proszę przedstawić swój problem.

**Członek Stowarzyszenia CARR Piotr Pszczółkowski:**

Chciałbym się odnieść do art. 2 pkt 39 dotyczącego zmiany definicji pojazdu zabytkowego. Odwołam się do przykładu w kontekście kwestii muzealnych. Zachodzi bardzo niebezpieczna sytuacja, w której np. muzeum otrzyma papamobile w darze. Jeżeli wspomniana definicja pojazdu zabytkowego zostanie utrzymana, to muzeum będzie obowiązane płacić obligatoryjne OC przez wiele lat. Zwracam uwagę na to, że definicja odnosi się także do ubezpieczeń obowiązkowych. Z drugiej strony, gdyby papamobile trafił na złomowisko, to nie będzie możliwe jego odzyskanie, ponieważ nie będzie miał określonej liczby lat.

Proponujemy drobną zmianę w definicji, tj.: „chyba że dany pojazd zostanie uznany jako unikatowy przez wojewódzkiego konserwatora zabytków lub przez rzeczoznawcę samochodowego”. Rzeczoznawca może być wycięty, ale przynajmniej niech pozostanie

wojewódzki konserwator zabytków, żeby nie dochodziło do absurdalnych sytuacji, tj. mamy wielkie święto (przekazanie papamobile), a muzeum nagle musi płacić OC przez wiele lat.

Korzystając z okazji chciałbym poruszyć inną kwestię dotyczącą definicji pojazdu zabytkowego. Z tą definicją łączą się także trzy inne ustawy (o ubezpieczeniach obowiązkowych, o ubezpieczeniowym funduszu gwarancyjnym i polskim biurze ubezpieczycieli komunikacyjnych), gdzie zawarta jest definicja pojazdu historycznego. W pierwotnej wersji tzw. pojazdy muzealne były włączone, ale ze względu na zmiany w ustawie Prawo o ruchu drogowym zostały wykreślone.

Mamy serdeczną prośbę, aby do ustawy ubezpieczeniowej przywrócić poprzedni tekst, który będzie uwzględniał pojazdy muzealne jako pojazdy historyczne. W skrócie mówiąc, gdy pojazd stoi na terenie niepublicznym nie trzeba płacić OC.

Ponadto prosimy o uwzględnienie pojazdów historycznych w ustawie o recyklingu oraz w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, w której wyłączone z podatków od środków transportu są tzw. pojazdy ciężkie, o ile są pojazdami zabytkowymi. W przypadku papamobile, który miałby powyżej 3,5 t należałoby płacić OC. Zatem prosimy o odpowiednie zmiany w tym zakresie.

Mamy konkretne propozycje, które składaliśmy do biur poselskich, ale mogę to złożyć dzisiaj jeszcze raz, tak aby kompleksowo przedstawić wszystkie kwestie, o których mówiłem przed chwilą.

Prosimy o uwzględnienie naszej prośby. Bardzo chcielibyśmy uniknąć absurdalnych sytuacji, w których muzea musiałyby płacić OC przez wiele lat za pojazdy historyczne. Bardzo prosimy o uwzględnienie drobnej zmiany w zakresie definicji. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący. Proszę bardzo.

**Poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mamy nową sytuację po wystąpieniu rzecznika małych i średnich przedsiębiorców. Pamiętamy z sali plenarnej, a w szczególności z debaty na posiedzeniu Komisji, gdy pan minister Chodkiewicz bardzo wyraźnie mówił, że rzecznik wycofał się ze swojej opinii. Wobec tego stanowisko, które zostało zaprezentowane na wstępie jest bezprzedmiotowe.

Stanowisko rządu na posiedzeniu Komisji prezentował przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury. Rozumiem, że choroby nie wybierają, ale w posiedzeniu mógł uczestniczyć pan minister Adamczyk osobiście lub inni jego zastępcy. Dlaczego nie ma przedstawiciela resortu? Ustawa wzbudza zbyt duże kontrowersje. Czy pan minister upoważnił kogoś na piśmie do prezentowania stanowiska na posiedzeniu Komisji? Ostatnie pytanie kieruję do pana przewodniczącego.

Chcę wrócić do mojej wypowiedzi z ostatniego posiedzenia. Stwierdziłem wówczas, że niestety przy okazji konieczności implementacji prawa unijnego do naszego systemu prawnego wprowadza się różne inne zmiany. W tym przypadku zmianę rewolucyjną, która zamiast wdrożyć, to co powinniśmy wdrożyć z systemu unijnego do naszego, proponuje budowę nowego systemu. Tak naprawdę to nie propozycja budowy nowego systemu, ale uzasadnienie do niej, ma się nijak do korzyści przedsiębiorców. Nie zawiera także racjonalnego uzasadnienia ekonomicznego. Ma się to także nijak do Konstytucji biznesu, o której tak często mówi sam pan premier, a dzisiaj jeszcze raz o tym usłyszeliśmy od rzecznika małych i średnich przedsiębiorców.

Proszę pana przewodniczącego o odpowiedź na moje pytanie o właściwą reprezentację strony rządowej na posiedzeniu Komisji. Zapewne w toku prac nad projektem będziemy składali poprawki i chcielibyśmy wiedzieć, że na sali mamy przedstawiciela, który jest umocowany w imieniu rządu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie przewodniczący, mówiłem o tym na samym początku. Pan dyrektor Bogdan Oleksiak jest upełnomocniony. Pan minister dzwonił do mnie w tej sprawie. Pana minister powiedział, że nie będzie go z powodu choroby. Pytałem, czy ewentualnie będzie jutro

na sali plenarnej. Odpowiedział, że jutro powinno być wszystko w porządku i będzie obecny. Na pewno możemy procedować.

Widzę następne zgłoszenia, ale obecnie poproszę pana dyrektora Oleksiaka o ustosunkowanie się do wypowiedzi pana ministra Abramowicza, który za chwilę musi wrócić do urzędu i pana Pszczółkowskiego reprezentującego znakomitą organizację.

Pierwsza wypowiedź miała szerszy kontekst. Druga wypowiedź wnosiła o zgłoszenie poprawki do ustawy. Powinniśmy się do tego ustosunkować. Dziękuję. Proszę bardzo panie dyrektorze.

**Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury Bogdan Oleksiak:**

Dziękuję bardzo. Zanotowałem sobie kilka elementów z wypowiedzi pana rzecznika. Na początku odniosę się do wypowiedzi w zakresie implementacji dyrektywy. Implementacja polega na zastąpieniu normą unijną wielu zróżnicowanych przepisów krajowych regulujących ten obszar. Transpozycja do prawa krajowego zawsze prowadzi do zbliżenia porządków prawnych. W tym porządku także tak się dzieje, ponieważ w innych państwach za obszar badań technicznych odpowiedzialne są organy centralne – na przykład: Szwedzka Agencja Transportowa, a w Holandii – RDW. W Polsce tym organem został wyznaczony Transportowy Dozór Techniczny, czyli mamy podobną konstrukcję prawną i podobnie implementowaną dyrektywę. Taka metoda legislacyjna pozwala na osiągnięcie pożądanej konfiguracji przepisów krajowych, przy jednoznacznym poszanowaniu istniejących odrębności i różnorodności.

Należy wskazać, że dyrektywa 2014/45UE stanowi efekt harmonizacji minimalnej. Myślę, że pan rzecznik nie zawsze otrzymuje od rynku prawidłowe informacje. Oczywiście opieramy się na różnych opiniach przedsiębiorców, ale jak widać przedsiębiorcy nie zawsze są zainteresowani tym, żeby prawo było harmonijne i porządkowało pewne elementy istniejącego systemu.

W tym modelu harmonizacji instytucje unijne ustanawiają w dyrektywie standard minimalny, przy jednoczesnej możliwości zastosowania przez państwa członkowskie dalej idącego standardu. Dyrektywa unijna przyjęta w ramach harmonizacji minimalnej ustala standard, poniżej którego zejść nie można, przy czym ostatecznie standard ten może być określony na dość wysokim poziomie. Ponadto należy zauważyć, że prawidłowe wdrożenie przepisów dyrektywy 2014/45UE wymaga od organu nadzoru spełnienia wymagań jednostki inspekcyjnej, czyli np. jak zostało to zaproponowane w projekcie ustawy przedłożonej do opiniowania.

Norma PN-EN ISO/IEC 17020 zawiera wymagania dotyczące kompetencji jednostek przeprowadzających inspekcję oraz bezstronności i spójności działań inspekcyjnych. Należy w tym miejscu podnieść, że głównymi przesłankami dla całej wdrożonej dyrektywy jest zapewnienie wysokiego poziomu bezstronności i obiektywności zarówno dla pracy diagnostów, jak również dla pracowników organu nadzoru, którzy będą przeprowadzali kontrole. Wypełnienie założeń dyrektywy przez obecnie prowadzących nadzór (starostów), na co wskazują ankiety, obecnie jest niemożliwe. Wprowadzenie mechanizmów przez starostów byłoby działaniem długotrwałym i bardzo kosztownym, gdyż dotyczyłoby wszystkich starostów (380).

Na poprzednim spotkaniu wspominałem o kosztach systemu w konstrukcji zaproponowanej w ustawie. Według naszych wyliczeń byłaby to kwota 54 mln zł rocznie. Mam na myśli koszty związane z zapewnieniem etatów oraz narzędzi pracy dla dwuosobowych (dla zapewnienia obiektywizmu) zespołów inspektorów. Tym zespołom należy także zapewnić pojazd, ponieważ wiadomo, że stacje nie są położone w jednym miejscu – są rozproszone. Ponadto należy stworzyć pewną strukturę, centralny system informatyczny i jego utrzymanie, wprowadzać dane oraz wykonać wiele innych czynności administracyjnych. Starostwa wypowiedziały się, że na tę chwilę nie są przygotowane do wdrożenia systemu określonego w dyrektywie 45.

Jeżeli kwotę 54 mln zł podzielimy przez liczbę starostw, to wychodzi na to, że z zaprojektowanej kwoty starostwu przypadałyby 142 tys. zł rocznie. Na co wystarczyłaby ta kwota? Być może na utrzymanie etatów, natomiast na pewno nie zapewni stworze-

nia i utrzymania struktury informatycznej pomocnej dla działania systemu, a także elementów i narzędzi potrzebnych do wykonywania czynności kontrolnych. W naszej ocenie propozycja samorządów była bardzo kosztowna i mniej efektywna. Oczywiście były rozważane także inne instytucje państwowe podległe ministrowi właściwemu do spraw transportu – m.in. Inspekcja Transportu Drogowego, która na marginesie była proponowana przez środowisko diagnostów. ITD otrzymała szereg licznych zadań, jak choćby nadzór nad systemem opłat, kontrolą prędkości, kontrolę ruchu drogowego i kontrolę transportu ciężkiego, do czego została powołana, czyli pojazdów powyżej 3,5 tony oraz wielu innych czynności. W związku z tym uznano, że ta instytucja mogłaby nie robić tego należycie.

Chciałbym się także odnieść do słów pana rzecznika dotyczących tworzenia nowej jednostki. Transportowy Dozór Techniczny nie jest nową jednostką. Z dwóch, które wskazałem, czyli ITD i TDT, TDT przeprowadza dzisiaj kontrolę na zlecenie starostw i prowadzi czynności. Uznano, że ta jednostka jest dzisiaj najbardziej przygotowana do wypełniania tych zadań. Dlatego w ustawie to zadanie zostało jej przypisane.

Poza tym chodzi również o przygotowanie kadry. Część inspektorów TDT jest dzisiaj przygotowana, ponieważ prowadziła już czynności kontrolne na zlecenie starostw. TDT najbardziej odpowiada wymogom. Co najwyżej można mówić o rozbudowie tej jednostki w celu pełnego wypełniania zaleceń dyrektywy 45, ale na pewno nie o budowie nowej instytucji od nowa.

Innym elementem przemawiającym za wskazaniem tej jednostki jest fakt, iż znajduje się pod ścisłym nadzorem państwa zarówno pod względem finansowym, jak i merytorycznym. Ponieważ państwo jest odpowiedzialne za nadzór nad bezpieczeństwem ruchu drogowego, uznano że powinna być to jednostka pod ścisłym nadzorem państwa i bezpośrednio zależna od ministra właściwego do spraw transportu, ponieważ jest to jego kompetencja. Stąd wybór TDT.

Trudno mi się odnieść do wystąpienia pana ministra Chodkiewicza, ponieważ nie wiem, jakie informacje posiadał pan minister mówiąc słowa, o których mówił pan rzecznik. Myślę, że opierał się na pracy zespołu do spraw małych i średnich przedsiębiorców, który funkcjonował. Podczas spotkań zespołu padały pytania, które padają na posiedzeniu Komisji, ale w podsumowaniu nie było negatywnej oceny zapisów tego projektu ustawy – choćby co do powierzenia czynności kontrolnych TDT. W związku z tym przygotowano odpowiedź na pismo pana rzecznika skierowane do pana premiera i ministra właściwego do spraw transportu. Myślę, że dziś lub jutro otrzyma pan odpowiedź na pismo. Być może wnioski pana ministra Chodkiewicza wzięły się z dyskusji, w której nie było specjalnej negacji zaproponowanych rozwiązań. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Panie dyrektorze, proszę ustosunkować się do wypowiedzi pana Pszczółkowskiego w sprawie nowej definicji.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Trudno mi się odnieść do tego na gorąco. Jeżeli pan zdefiniuje to na piśmie, na pewno pochylimy się i do jutra będziemy mieli gotowe stanowisko w tej sprawie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Na tym etapie wystarczy. Pan minister Abramowicz prosił głos. Bardzo proszę.

**Rzecznik MŚP Adam Abramowicz:**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie dyrektorze, żeby w przyszłości uniknąć nieporozumień, proszę przekazać panu ministrowi (sam również mu przekażę), aby ściśle trzymać się dokumentów. Jeżeli jako rzecznik zechcę wycofać się z czegokolwiek, to napiszę do pana ministra, że zmieniłem zdanie. Inaczej trudno będzie współpracować. To tak jakbym wyszedł na konferencję prasową i powiedział, że po rozmowie z ministrem odniosłem wrażenie, że nie popiera tej ustawy. Chodzi o to, żebyśmy ściśle trzymali się faktów i tak jak mówię, rzecznik nie jest przeciwnikiem tej ustawy w całości i docenia prace ministerstwa w zakresie poprawy bezpieczeństwa drogowego. Nasze wniesione

uwagi są aktualne i bardzo proszę panie oraz panów posłów o ewentualne wzięcie ich pod uwagę w dalszych pracach nad projektem ustawy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję panie ministrze. Bardzo proszę pan przewodniczący Żmijan.

**Poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, wobec sytuacji, którą mamy składam wniosek o przerwanie posiedzenia i zwrócenie się do pana ministra Adamczyka o osobisty udział w naszym posiedzeniu lub wyznaczenie osoby w randze wiceministra.

Była już o tym mowa na poprzednim posiedzeniu, ale obecnie mam przed sobą informacje na piśmie, że pan dyrektor Bogdan Oleksiak (dyrektor Departamentu Transportu Drogowego) był pracownikiem Transportowego Dozoru Technicznego i obecnie jest urlopowany w tej jednostce na czas pracy w ministerstwie. Zachodzi poważne podejrzenie wystąpienia braku obiektywizmu u pana dyrektora w związku z pracami nad tym projektem ustawy.

Jeszcze raz podkreślę, że zaproponowane rozwiązania wywołują w środowisku duże kontrowersje. Trudno przyjmować uzasadnienia pana dyrektora, który pracował w TDT, tj. w jednostce, która kontrolowała stacje kontroli pojazdów. Informacja jest następująca. Pan dyrektor kontrolował 50% stacji w ciągu 10 lat. Oczywiście musiał znać problemy, z którymi borykają się stacje i przede wszystkim starostwa, ale przez 10 lat nie podejmował żadnych czynności naprawiających.

Kolejnym powodem, dla którego oczekiwałbym obecności konstytucyjnego ministra jest fakt, że ustawa pozbawia samorządy kolejnych kompetencji. Tym razem chodzi o samorząd powiatowy. Jeżeli prawdą jest, że pan dyrektor Oleksiak projektował ustawę i dzisiaj prezentuje stanowisko nie chciałbym, żeby Komisja została zepchnięta do roli, w której zaakceptujemy pomysł projektodawcy reprezentującego resort.

Nie zweryfikowałem tego, ale czy pan Mateusz Morawiecki – premier naszego rządu ucieszyłby się z reprezentacji w osobie dyrektora, który miałby strzec Konstytucji biznesu? Wobec powyższego stawiam wniosek o przerwanie posiedzenia do czasu, gdy na posiedzeniu Komisji pojawi się pan minister Adamczyk osobiście lub wyznaczony przez niego wiceminister, tak żebyśmy mogli kontynuować obrady.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Czy pan dyrektor zechce się odnieść do stwierdzenia dotyczącego pracy? Proszę państwa, na poprzednim posiedzeniu Komisji odkryliśmy, że pan minister Chodkiewicz pracował w Najwyższej Izbie Kontroli. Nie możemy tworzyć sytuacji, że skoro pracował w NIK, to nie może być ministrem. Mówię to w nieco luźniejszej formie, ale ludzie gdzieś pracują, później awansują itd.

Panie dyrektorze, proszę nam powiedzieć, jaki jest stan jeżeli chodzi o pana zatrudnienie. Proszę o odpowiedź.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, takie zarzuty już słyszałem. Na ten temat udzielałem odpowiedzi panu premierowi i marszałkowi Sejmu, ponieważ środowisko wysunęło takie zarzuty. Pan wiceprzewodniczący został wprowadzony w błąd i mówi nieprawdę.

**Poseł Stanisław Żmijan (PO):**

Mam na to piśmie.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Wiem co mówię i gdzie pracuję. Na pewno nie pracuję w Transportowym Dozorze Technicznym i to jest prawda. Kiedyś pracowałem w TDT, ale nie 10 lat, jak pan to przedstawił, tylko dwa lata. Zajmowałem się materiałami niebezpiecznymi. To jest zupełnie inna dziedzina. Oczywiście zajmowałem się różnymi rzeczami. Pracowałem również w Inspekcji Transportu Drogowego i tam, tak jak pan przewodniczący zauważył, zdobywałem doświadczenie. Są to jednostki państwowe i dzięki mojemu doświadczeniu mogę dzisiaj mówić o rozwiązaniach systemowych, których dotyczy m.in. ta ustawa.

Panie wiceprzewodniczący, ustawy nie robię dla siebie. Ustawa i zaproponowane rozwiązania były przepracowane przez różne zespoły i grupy ludzi. Chciałbym dodać, że o tym, aby czynności kontrolne wykonywał dyrektor TDT, czyli instytucja podległa ministrowi właściwemu do spraw transportu, zdecydowano już w 2015 r., tj. przed moim przyjściem do Ministerstwa Infrastruktury. Pracował nad tym zespół, który podjął taką decyzję. Natomiast później należało przygotować rozwiązania do zmian ustawy Prawo o ruchu drogowym. Efektem tych prac jest ten projekt ustawy.

Proszę na przyszłość nie odnosić się do spraw personalnie. Wydaje mi się, że każdy dzisiaj obecny gdzieś pracował i zdobywał doświadczenie, które może przełożyć na konkretne rozwiązania. Może pan poseł wyrzuci mi i to, że zaczynałem od technikum samochodowego, potem pracowałem w kanale jako mechanik, uczestniczyłem w badaniach technicznych, a wiele lat poświęciłem na zdobywanie wiedzy w zakresie transportu drogowego? Uważam, że mam wiedzę do rozwiązywania problemów, które są na rynku w omawianym zakresie.

Przedmiotem prac są zmiany systemowe do ustawy Prawo o ruchu drogowym. Środowisko nie chce zmian, ponieważ dotyczą nadzoru i kontroli. Dodam, że zmiany są korzystne dla obywateli i zapewniają bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Zmiana dotyczy nie tylko kontroli stacji i kontroli pojazdów. Dotyczy głównie nadzoru nad właściwym przeprowadzaniem badań technicznych. Temu ma to służyć i nad tym pracujmy.

Poprzednie posiedzenie Komisji Infrastruktury wykazało, że nie było wielu zmian merytorycznych. Głównie były to zmiany legislacyjne. Zastrzeżenia środowiska są nieuzasadnione, zwłaszcza przez podważanie kontroli NIK i pokazywanie wyników finansowych. Wprowadzają wiele osób w błąd. Robią to chyba nie pierwszy raz.

Wydaje mi się, że instytucje państwowe zostały powołane po to, żeby zapewnić rzetelność kontroli. Rozwiązanie systemowe, o którym mówimy jest dobre przede wszystkim dla ludzi w tym kraju. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Ścieżki naszych awansów są różne. Mamy także osoby, które pracowały w ministerstwie, a później w prywatnych korporacjach, więc działa to w różne strony. Warto jednak takie sprawy wyjaśniać, żebyśmy byli w prawdzie.

Proszę państwa, pan poseł Żmijan postawił wniosek o przerwanie posiedzenia. Poddam ten wniosek pod glosowanie, chyba że panowie posłowie przed głosowaniem chcieliby zabrać głos. Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**

Dziękuję. Szanowni państwo, muszę powiedzieć, że podczas poprzedniego posiedzenia braliśmy bardzo aktywny udział w merytorycznej dyskusji nad projektem.

Panie dyrektorze, to nieprawda, że nie było merytorycznych uwag. Uwag merytorycznych było niezwykle dużo jak na ten projekt i nie mogą państwo zaprzeczyć, że posiedzenie Komisji było niezwykle długie, ponieważ odbywała się dyskusja merytoryczna. Państwo odrzucaliście zgłaszane uwagi nie bardzo wgłębiając się w ich treść i ideę, wychodząc z założenia, że wiecie lepiej.

Szanowni państwo, tak nie można podchodzić do projektu, który Polaków kosztuje 0,5 mld złotych. To jest bardzo potężny kawałek tortu, który ktoś sobie systematycznie przygotował. Podczas posiedzenia Komisji wykazano, że co najmniej w kilku przypadkach ministerstwo oddało palmę pierwszeństwa TDT, co oznacza, że TDT sam sobie przygotowywał ustawę. Nie dziwię się. Pół miliarda złotych to naprawdę piękny kawałek dochodów.

Przychylam się do wniosku o przerwanie posiedzenia. Pewne kwestie trzeba wytłumaczyć. Proszę państwa, sprawa dotyczy ciężko zarobionych środków przez polskich przedsiębiorców i tak jak powiedziałem na poprzednim posiedzeniu, w polskim parlamencie każdą stronę ustawy, która tego dotyczy powinniśmy oglądać dwa razy, żeby nie popełnić błędu.

Na koniec chcę powiedzieć, że jestem zbulwersowany sytuacją, do której doszło podczas posiedzenia plenarnego, jak również (chcę to wyraźnie powiedzieć) podczas posiedzenia Komisji. Pan minister Chodkiewicz twierdził, że rzecznik małych i średnich

przedsiębiorców zmienił zdanie. Wprowadził nas w błąd – zarówno podczas posiedzenia w sali plenarnej, jak i podczas posiedzenia Komisji. Nie może dochodzić do takich sytuacji. Uważam, że państwo powinni wyciągnąć z tego konsekwencje. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dlatego dzisiaj jest m.in. pan minister Abramowicz. Skorzystałem z możliwości i zaprosiliśmy pana ministra. Mógł się wypowiedzieć, a państwo słyszeli tę wypowiedź, więc nie mamy wątpliwości co do stanowiska rzecznika MŚP. Słyszeliśmy także odpowiedź pana dyrektora.

Jeżeli się nie mylę, pan minister Grabarczyk chciał zabrać głos. Następnie pan poseł Lassota. Proszę bardzo.

**Poseł Cezary Grabarczyk (PO):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, mamy przed sobą druk nr 2985, czyli projekt ustawy o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw. Czytamy, że szef Rady Ministrów upoważnił Ministra Infrastruktury do reprezentowania stanowiska rządu w Sejmie. Tymczasem na posiedzeniu Komisji nie ma Ministra Infrastruktury. Nie ma także żadnej osoby, która zgodnie z podziałem kompetencji w ministerstwie, a wiem coś o tym, bo istnieje system wyznaczonych wiceministrów w randze sekretarza lub podsekretarzy stanu, która zastępuje ministra w określonych działach. Nie ma dzisiaj takiego przedstawiciela. W związku z tym ze względów proceduralnych nie możemy dzisiaj prowadzić merytorycznej pracy.

Pan przewodniczący ma świadomość, że bierze wszystko na swoje sumienie. Powinien pan bez głosowania podjąć decyzję o przerwaniu posiedzenia. Autorytet Sejmu cierpi na tym, że z czegoś co można uczynić na zasadzie wyjątku, pan uczynił zasadę. To jest zasada, która kompromituje nas wszystkich. Upominamy się, aby procedować zgodnie z tym, co zostało napisane w dokumencie rządowym – „upoważniony jest Minister Infrastruktury”. Ministra Infrastruktury nie ma – pan nie może go wyręczać. Dlatego przychylam się do wniosku pana posła Żmijana, chociaż uważam, że pan w trosce o dobre imię parlamentu powinien podjąć tę decyzję samodzielnie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Proszę, pan poseł Lassota.

**Poseł Józef Lassota (PO):**

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, pan dyrektor Oleksiak nie odpowiedział na konkretne pytanie pana przewodniczącego Żmijana. Dużo mówił, ale na konkretne pytanie nie odpowiedział. Nie odpowiedział m.in. na pytanie, czy jest urlopowanym pracownikiem w Transportowym Dozorze Technicznym.

Sprawa jest ważna. Pan minister Grabarczyk jednoznacznie powiedział jak wygląda procedura. Panie przewodniczący, apeluję, aby nie uciekał się pan do chwytu głosowania, bo wiadomo że PiS przegłosuje to, co pan przewodniczący zaproponuje.

Pan dyrektor Oleksiak mówi o rozwiązaniu systemowym. Mamy już doświadczenia związane z rozwiązaniem systemowym dotyczącym banków. Z tego powodu mamy aferę. Apeluję, żeby pan nie ryzykował i podjął decyzję o przerwaniu tego posiedzenia (bez głosowania) do czasu, gdy pan minister nie pojawi się na posiedzeniu Komisji i będzie reprezentował pana premiera.

Panie przewodniczący, doskonale pan wie o tym, że procedury są ważne, a w przypadku ewentualnych późniejszych afer to pan będzie odpowiadał. Dlatego apeluję do pana, aby przerwał to posiedzenie bez głosowania. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Pan dyrektor Jan Urbanowicz prosił o głos. Proszę bardzo.

**Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:**

Chciałbym zdementować wieści, ponieważ są nieprawdziwe. Pan dyrektor Oleksiak pracował w Transportowym Dozorze Technicznym, ale zwolnił się przechodząc do pracy w ministerstwie. Nie jest nawet urlopowany. Po pierwsze, nieprawdziwe wiadomości,

które są rozpowszechniane źle świadczą o tych, którzy to robią. Po drugie, szkodzą dobremu imieniu ministerstwa, rządu oraz TDT. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Został złożony wniosek o przerwanie posiedzenia. Poddaję ten wniosek pod głosowanie. Kto z państwa jest za przerwaniem obrad Komisji Infrastruktury? Proszę o podniesienie ręki. Kto jest przeciwnego zdania? Kto wstrzymał się od głosu? Proszę podać wyniki.

**Sekretarz Komisji Jakub Sindrewicz:**
Za 9 głosów, 12 głosów przeciw, nikt nie wstrzymał się od głosu.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję panie ministrze. Miałem powiedzieć, że żegnamy pana ministra oklaskami, ale może następnym razem. Dziękuję panu ministrowi za obecność i życzymy powodzenia na tym trudnym stanowisku.

Proszę państwa, w takim razie przystępujemy do procedowania. Przechodzimy do art. 2. Czy są uwagi do art. 2? Biuro Legislacyjne? Nie ma?

**Poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Przepraszam panie przewodniczący, czy mógłbym zabrać głos?

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Momencik. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do art. 2? Nie ma?

**Legislator Krzysztof Karkowski:**
Nie ma.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 2? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 2.

Czy pan przewodniczący chciałby zabrać głos? Proszę bardzo.

**Poseł Stanisław Żmijan (PO):**
Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, gdy przerywaliśmy ostatnie posiedzenie mówiłem, że zanim przystąpimy do kontynuacji rozpatrzymy kwestie, które zostały zawieszone, czyli przyjęto je w wersji z przedłożenia, ale miały być jeszcze przedmiotem rozmów resortu z Biurem Legislacyjnym i stroną społeczną. W związku z tym traktuję, że praca nad art. 1 nie została jeszcze zakończona. Proponuję zacząć od tego.

Jeszcze jedno zdanie. Wobec apeli do pana przewodniczącego i przyjętego rozstrzygnięcia Klub Platformy Obywatelskiej przestaje brać udział w dzisiejszym posiedzeniu. Uważamy że pan przewodniczący łamie regulamin Sejmu. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo.

**Poseł Mirosław Suchoń (N):**
Panie przewodniczący, w imieniu Klubu Poselskiego Nowoczesna informuję, że z uwagi na skandaliczne informacje, o których mówiliśmy nasz klub również nie będzie brał udziału w procedowaniu tego projektu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Proszę państwa, czy są uwagi do art. 3? Bardzo proszę.

**Prezes zarządu Stowarzyszenia Forum Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:**
Nie zdążyłem zgłosić uwagi, która dotyczy art. 2 i 3. Powyższe artykuły mówią o tym, że podwyższona opłata za badania po terminie nie będzie kosztem uzyskania przychodów. Jeszcze raz apeluję o powrót do zmiany 18 w zakresie art. 84 i wyłączenie pojazdów, które uległy wypadkowi (posiadają istotną szkodę) z obowiązku płacenia dodatkowej kary. Jak można nakładać karę, gdy pojazd jest wyłączony i nie porusza się po drogach, a dodatkowo karę wyłącza się z kosztów uzyskania przychodów zarówno w ustawie o podatku od osób fizycznych, jak i prawnych? Karze się potrójnie – raz, o dodatkowe badanie z tytułu wypadku, dwa – podwyższoną o 50% kwotę za badanie i trzy – przedsiębiorca nie może tego zaliczyć w koszty uzyskania przychodów. Rzeczywiście trzeba się

chyba zgodzić z opozycją. Nie ma pana ministra, a pan dyrektor chyba nie będzie mógł podjąć decyzji o przyjęciu poprawki, którą przygotowaliśmy. Może ktoś z posłów, którzy pozostali na sali przejmie poprawkę? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Tak. W takiej sytuacji zdaje się, że potrzebne są podpisy trzech posłów, tak? Potrzebne są trzy podpisy. Proszę o tym pamiętać, jeżeli w toku dalszego procesu legislacyjnego ktoś będzie zgłaszał poprawki. Proszę formalizować poprawki na piśmie i przedstawiać posłom do ewentualnego przejęcia.

Panie dyrektorze, proszę odnieść się do wypowiedzi.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Poproszę pana dyrektora Warchoła o odniesienie się do wypowiedzi. Dziękuję.

**Zastępca dyrektora Departamentu Prawnego w Ministerstwie Infrastruktury Tomasz Warchoł:**

Dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jeżeli chodzi o kwestię uzyskania przychodów od opłaty o charakterze sankcyjnym, którą proponujemy w projekcie ustawy, przepisy w tym zakresie zostały uzgodnione z Ministerstwem Finansów. Jeżeli chodzi o uiszczanie opłaty w ustawie jest wyjątek dla pojazdów czasowo wyrejestrowanych. Jeżeli zaistnieje sytuacja długotrwałego wyłączenia pojazdu z eksploatacji proponujemy skorzystać z wyłączenia przewidzianego w projekcie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan Pszczółkowski.

**Członek Stowarzyszenia CARR Piotr Pszczółkowski:**

Mam uwagę dotyczącą tzw. podwójnej opłaty. Pojazdy historyczne, o których mowa w ustawie ubezpieczeniowej rządzą się innymi prawami. Pojazdy te rzadko wyjeżdżają. Pojazd stoi, a więc nie muszę płacić OC. Chodzi o to, aby za najstarsze pojazdy nie trzeba było płacić dodatkowej opłaty, gdy z opóźnieniem zostaną dostarczone do badania technicznego. Mam na myśli pojazdy zawarte w definicji pojazdu zabytkowego, a także pojazdy czterdziestoletnie i dwudziestopięcioletnie, ale uwaga – z opinią rzeczoznawcy samochodowego. To nie jest pierwszy lepszy dwudziestopięciolatek – posiada opinię.

Gdyby można uwzględnić jeszcze jedną rzecz natury praktycznej, o którą wnosiliśmy. Chodzi o miłośników wszelkiego rodzaju motocykli. Serdeczna prośba o trochę inne potraktowanie motocykli za (w cudzysłowie) spóźniony przegląd. Dzisiaj mamy jeszcze względną pogodę i pojedziemy motocyklem na przegląd. I fajnie. Potem okazuje się, że leży śnieg i panują trudne warunki, a trzeba wyciągać motocykl, po to żeby pojechać na badanie. Nie narażajmy ich na niebezpieczeństwo, tylko dlatego żeby uniknęli podwyższonej opłaty. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo. Pan się zgłaszał.

**Prezes zarządu SFRS Adam Małyszko:**

Jeszcze raz chciałbym odnieść się do wypowiedzi strony rządowej. Pan dyrektor powiedział, że przepis uzgodniono z Ministrem Finansów. To jest z katalogu sankcji i kar. Czy wykroczeniem jest nieposiadanie ważnego badania technicznego przez pojazd uszkodzony? Jeżeli takiej sankcji nie ma, to proszę nie karać kolejny raz wyrzucając opłatę z kosztów uzyskania przychodów zarówno przez osoby fizyczne, jak i osoby prawne, chyba że Komisja przyjmie poprawkę, iż te pojazdy na równi z pojazdami wycofanymi czasowo będą mogły skorzystać z uniknięcia wnoszenia opłaty dodatkowej. Ta poprawka jest przemyślana i przygotowana. Dotyczy tylko samochodów z uszkodzoną ramą, stanowiącą szkodę istotną, czyli tych pojazdów, które wymagają dłuższej naprawy. Karzemy przeciętnego obywatela, któremu w każdej chwili może zdarzyć się poważna kolizja. Uważam, że można osiągnąć kompromis i nikomu nic złego z tego powodu się nie wydarzy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czy ze strony rządowej będzie komentarz do tej wypowiedzi? Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Chciałbym wyjaśnić kontekst ustaleń z Ministerstwem Finansów. Chodziło o sposób zakwalifikowania tej opłaty jako kosztów uzyskania przychodu, również ze względu na to, że pojawiały się pewne wątpliwości w przypadku ustawy dotyczącej foliówek co do kwalifikacji podatkowej tego rodzaju opłaty dodatkowej. Poczyniliśmy uzgodnienia w tym zakresie.

Jeżeli chodzi o propozycję poprawki, nie widzimy jej na piśmie. Nasuwa się zasadnicze pytanie, w jaki sposób i kto będzie stwierdzał tego rodzaju uszkodzenie. Wydłużając okres karencji do 45 dni oraz wprowadzając zasadę zakładaliśmy, że każdy kierowca, który zgłosi się na badanie (dotyczy to także motocykli) do 30 dni przed wyznaczonym terminem badania, badania ma zaliczone w terminie, który wynika z ostatniego wpisu (pieczątki) do dowodu rejestracyjnego, a to w celu usprawnienia procesu planowania przeprowadzania badań technicznych. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

**Prezes zarządu SFRS Adam Małyszko:**

Będę drążył. W poprawce wyraźnie wskazaliśmy, że to wynika z innych przepisów, tj. w momencie, gdy policja zatrzymuje dowód rejestracyjny. Tylko w takich momentach, gdy dowód jest zatrzymany, a pojazd skierowany jest na dodatkowe badania, pojazd powinien być traktowany na równi z czasowo wyrejestrowanym i nie powinno być dodatkowej opłaty, ponieważ obywatel w żaden sposób nie zawinił. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Mam kłopot z ustaleniem kolejności, ale proszę bardzo, pan Witek.

**Prezes zarządu Ogólnopolskiego Stowarzyszenia Diagnostów Samochodowych Waldemar Witek:**

W piśmie do pana przewodniczącego w dniu wczorajszym wyraziłem obawy odnośnie opłaty dodatkowej za badanie po terminie. Przy ustawie cały czas przewija się, że ministerstwo konsultowało projekt. Panie przewodniczący, jeżeli jest taka możliwość, chciałbym się dowiedzieć, z kim ministerstwo konsultowało pisząc projekt. Z kim konsultowało projekt w trakcie wnoszenia zmian? Chciałbym podeprzeć moje pytanie. W dniu 10 marca 2017 r. miały miejsce konsultacje z poszczególnymi ministerstwami. W tym piśmie jest stwierdzenie, że „informuję jednocześnie, że tabela uwag zgłoszonych do projektu wraz ze stanowiskiem Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa do uwag oraz poprawiony projekt ustawy wraz z uzasadnieniem i oceną skutków regulacji zostanie zamieszczony na stronie Rządowego Centrum Legislacji.”. Pismo jest z marca z 2017 r., natomiast uzasadnienie pojawiło się na stronie RCL w 2018 r. Chciałbym się dowiedzieć, z kim ministerstwo konsultowało pisząc projekt, a następnie z kim konsultowało w trakcie dokonywania zmian. Wystąpiono do 46 podmiotów o opinię w sprawie projektu. Następnie projekt zmieniano sześciokrotnie. Opłata dodatkowa raz była, a raz nie. Raz była jako kara dla przedsiębiorców, a innym razem jako wynagrodzenie dla przedsiębiorców. Tworzy to niejasne sytuacje. Ogólnopolskie Stowarzyszenie Diagnostów Samochodowych chce brać udział w tworzeniu dobrego prawa, a nie szybkiego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę o odpowiedź w tym zakresie.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Proszę państwa, projekt był wysłany do 32 podmiotów. Pan, który wypowiadał się przed chwilą również jest na tej liście. Lista jest załączona do oceny skutków regulacji i stowarzyszenie jest na trzeciej pozycji. Oczywiście projekt ewoluował. To prawda. Każdy z podmiotów wnosił jakieś uwagi. Uzgodnienia społeczne kończą się na etapie przekazania do komisji. Potem publikowane są przez RCL na każdym z etapów. Państwo mówią o zmianach do projektu, które były spowodowane brakiem środków na finansowanie systemu, o którym mówi dyrektywa 45. Ostatecznie projekt został skonstruowany w kształcie, który dzisiaj omawiamy. Każdy etap powstawania projektu był transparentny i ogła-

szany przez RCL. Dlatego trudno mi się odnieść do pańskiego stwierdzenia, że projekt nie był konsultowany. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Były następne zgłoszenia. Proszę bardzo.

**Dyrektor biura Polskiej Izby Stacji Kontroli Pojazdów Marcin Barankiewicz:**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w pierwszej kolejności odniosę się do art. 2 i 3. Być może strona rządowa mnie sprostuje, jeśli się mylę, ale wydaje mi się, że chodzi o kwestie podatkowe. Opłata za badanie po terminie ma obciążać użytkownika pojazdu, którą przedsiębiorca prowadzący stację pojazdów przekaże do Transportowego Dozoru Technicznego. Nie będzie to dla niego opłata podlegająca wliczeniu do kosztów uzyskania przychodów, ponieważ jest neutralna. Przepis dotyczący opłaty dodatkowej ma nie dotyczyć właścicieli pojazdów, tylko ma być odpowiedzią na pytanie, co przedsiębiorca ma zrobić z tymi pieniędzmi. Zastanawiam się nad wprowadzeniem innych wyjątków do badań po terminie. Myślę, że strona rządowa wie co z tym zrobić.

Pozwolę sobie skomentować słowa kolegi Witka. Rzeczywiście ustawa była skonsultowana porządnie raz – w 2016 r., gdy po raz pierwszy trafiła do wszystkich organizacji społecznych. Następnie ze strony RCL dowiadywaliśmy się o kolejnych zmianach i konsultacje były iluzoryczne. Nie mieliśmy większego wpływu na pojawiające się zmiany w projekcie.

Nie mogłem wcześniej zabrać głosu, bo mi go nie udzielono, ale ad vocem do słów dyrektora Oleksiaka chciałem powiedzieć, że środowisko badań technicznych chce zmian i jest za tym, aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Natomiast nie jesteśmy pewni co do tego, czy proponowane zmiany rzeczywiście przyczynią się do poprawy tego bezpieczeństwa.

Statystyka zawsze zawiera pewne przekłamania. Jeśli podzielimy środki, o których mówił pan dyrektor, na starostwa, to rzeczywiście średnio na starostwo przypadnie kwota 142 tys. zł. Proszę jednak pamiętać o tym, że obecnie starostwa otrzymują po kilkaset złotych w skali roku na realizację zadań. Jeżeli porównamy 500 zł do 142 tys. zł, to mamy kolosalny wzrost środków możliwych do przeznaczenia na nadzór. Nie trzeba budować nowej organizacji, tylko należy dofinansować starostwa. Natomiast nic nie stoi na przeszkodzie, aby TDT spinało ten system. Przecież nie każdy z 380 starostów będzie budował własny system informatyczny. Obecnie pracują na systemie Pojazd i korzystają z Centralnej Ewidencji Pojazdów. Przecież to jest centralny system, do którego starostowie są podpięci. Podobnie byłoby w zakresie dotyczącym nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów. Korzystaliby z infrastruktury CEPiK. Po co budować dodatkowe rejestry, które będą kosztowne?

Można zrobić ustawę, tak jak ta była procedowana, gdy najpierw do publicznej wiadomości podano, że jest bardzo mało wyników negatywnych. Należy jednak dodać, że wyniki negatywne gromadzone są przez stacje dopiero od listopada 2017 r. Można powiedzieć, że odsetek jest niski, ale dane nie były gromadzone. Można także wysłać ankietę do starostw i zapytać, czy są przygotowani. Starostowie pewnie liczyli na to, że zostaną dofinansowani. Tymczasem później można użyć tej ankiety i powiedzieć, że starostowie nie są przygotowani kadrowo oraz nie posiadają infrastruktury, a zatem trzeba zmienić nadzór. Można wreszcie przeprowadzić kontrolę NIK w starostwach, w których wiadomo, że jest źle, a następnie stwierdzić, że sytuacja jest tragiczna i nadzór nad stacjami kontroli pojazdów należy przekazać w ręce jednego słusznego organu.

Po raz kolejny chciałbym podkreślić, że przedsiębiorcom bardzo zależy na bezpieczeństwie ruchu drogowego. Natomiast nie mamy pewności co do tego, czy karanie i kontrola rzeczywiście przyczynią się do tego. Chciałbym paniom i panom posłom poddać to pod rozwagę. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Zgłasza się kolejny gość.

**Wiceprezes zarządu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP Oddział w Krośnie Artur Sałata:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, nie byłem obecny na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, na którym omawiany był art. 1.

Przede wszystkim należy wiedzieć, z czym mają problemy diagności samochodowi i właściciele stacji kontroli pojazdów. Jako stowarzyszenie prowadzimy działalność doradczą na rzecz stacji kontroli pojazdów i dokładnie widzimy pewne elementy badań technicznych, które trzeba poprawić. Przede wszystkim uważamy, że przepisy powinny być jak najbardziej prosto i klarownie skonstruowane, aby diagnosta samochodowy nigdy nie musiał się zastanawiać nad tym, do którego wydziału komunikacji trafi wystawione przez niego zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym.

Niestety projekt, który dzisiaj omawiamy absolutnie nie gwarantuje bezpieczeństwa zarówno właścicielom stacji kontroli pojazdów, jak i diagnostom samochodowym. Jest wiele elementów dotyczących nakładania kar i niestety, ale przepisy w wielu kwestiach nie są jasno i czytelnie napisane.

Chciałbym zwrócić uwagę na kwestię dotyczącą karania diagnostów samochodowych. Przepisy, które mamy przed sobą zakładają możliwość cofnięcia uprawnienia diagnoście samochodowemu wówczas, gdy np. diagnosta nie użyje urządzenia do regulacji ciśnienia w ogumieniu. Przepisy są tak skonstruowane, że Transportowy Dozór Techniczny będzie miał obowiązek cofnięcia uprawnienia w przypadku braku wykonania takiej czynności. Podobnie, gdy np. diagnosta samochodowy niezgodnie z przepisami wystawi zaświadczenie o przeprowadzonym badaniu technicznym. Nie było o tym mowy na poprzednim posiedzeniu, ale gdy diagnosta błędnie wyznaczy termin badania wówczas również będzie miał cofnięte uprawnienie. W tym miejscu chciałbym przypomnieć stanowisko ministerstwa w sprawie wyznaczania terminu badania technicznego, gdy ktoś się spóźni na zwykłe badanie okresowe. Proszę państwa, gdyby pojazd był zarejestrowany dokładnie 5 lat temu i przyjechałby dokładnie dzisiaj na pierwsze okresowe badanie techniczne, bo np. właściciela pojazdu nie było w kraju, ale wrócił, spojrzał w dowód i zobaczył, że nie ma ważnego badania technicznego. Wówczas, w ocenie ministerstwa, diagnosta samochodowy powinien wyznaczyć termin badania technicznego na dzisiaj – nie na rok, tylko na dzisiaj.

Naszym zdaniem przepisy należy dobrze i powoli przeanalizować, tak aby wyeliminować jak najwięcej błędów, które znajdują się w projekcie. Podobnie jeżeli chodzi o kwestie dozorowe. Projekt ustawy zakłada, że badanie techniczne pojazdu z zamontowanym urządzeniem dozorowym może być przeprowadzone po przedstawieniu właściwego dokumentu z Urzędu Dozoru Technicznego lub Transportowego Dozoru Technicznego. Niestety rozporządzenia wykonawcze pokazywane na stronie RCL są sprzeczne z tą ustawą. Takich przykładów jest dużo więcej. Dlatego proponowałbym odnieść się do przepisów, które wprawdzie były omawiane na poprzednim posiedzeniu, ale w dalszym ciągu widzimy w nich błędy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jeśli ma pan poprawki do art. 1 procedura jest podobna. Poprawki należy przygotować na piśmie i przekazać posłom. My się nimi zajmiemy w stosownym czasie, jeśli taka będzie wola posłów. Pan dyrektor Oleksiak chce odpowiedzieć. Proszę bardzo.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dziękuję bardzo. W odpowiedzi na uwagi pana, który mówił przed chwilą, chciałbym powiedzieć, że pan łączy rozporządzenie o rejestracji z ustawą. Wydaje mi się, że rozporządzenia to późniejszy etap. Była już o tym mowa. Najpierw musimy przyjąć zapisy delegacji ustawowej, a następnie możemy mówić o rozporządzeniach. W tej chwili nie można tego łączyć.

Jeśli chodzi o diagnostów i ich obawy, są zapisy, które wynikają z przepisów Unii Europejskiej. Musieliśmy je zaimplementować. Jeżeli chodzi o przykład, który pan podał, istnieje możliwość wystawienia korekty przez diagnostę. Takie rzeczy przewidujemy, ponieważ są to zwykłe omyłki ludzkie, które mogą się zdarzyć. Na pewno będzie

to uwzględnione w rozporządzeniach, czyli w aktach wykonawczych do aktu podstawowego. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan się zgłaszał.

**Przedstawiciel SUNRISE P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki:**

Zajmuję się obsługą stacji kontroli pojazdów. Współpracuję z ponad 1 tys. stacji. Chciałbym się odnieść do tego, co powiedział pan dyrektor Oleksiak. Jeśli sobie dobrze przypominam, gdy jeździłem na konferencje organizowane z udziałem przedstawicieli ministerstwa, to nie kto inny jak pan Jerzy Król wskazywał, że diagności powinni dawać badania na dwa dni, trzy dni, tydzień, miesiąc, czemu się sprzeciwiłem i powiedziałem, że są to złe wskazówki udzielane diagnostom. Od lat niezmiennie twierdzę, że żaden diagnosta w Polsce nie jest uprawniony do dopełniania. Takie rzeczy może wykonywać tylko i wyłącznie wydział komunikacji. W momencie, gdy trafi się pojazd, który ma ważne badanie wówczas wydział komunikacji może określić termin wynikający z ustawy.

Nie byłem na poprzednim posiedzeniu. Wiem, że ewentualnie należy formułować poprawki, ale chciałbym przedstawić kilka kwestii, o których posłowie być może nie wiedzą, a powinni wziąć pod uwagę przy procedowaniu. Mam na myśli np. kontrolę NIK, która miała miejsce. Jedno ze starostw odmówiło kontroli. Wiem, że było postępowanie i warto byłoby zapytać o wyniki kontroli stacji kontroli pojazdów. Czy mieli rację, czy nie?

Kolejna kwestia także dotyczy kontroli NIK. Dużo się mówi na temat szkoleń diagnostów. Nigdzie nie przeczytałem informacji na temat stanu szkoleń w poszczególnych ośrodkach lub z kim współpracują stacje i na jakim poziomie jest wykonywanie badań technicznych. Z tego co wiem, w wyniku kontroli NIK do żadnej ze stacji, które ze mną współpracują nie było uwag. Skąd wzięło się przekonanie, że w Polsce nie ma podmiotu, który źle przekazuje wiedzę stacjom kontroli pojazdów? To jest przedziwna sprawa i należałoby to wziąć pod uwagę.

Bodajże w dniu 21 marca 2017 r., o czym pan dyrektor Oleksiak także ma wiedzę, ministerstwo zorganizowało spotkanie, na które trafiłem. Być może jako jeden z niewielu byłem zdziwiony, że nie poproszono wszystkich interesariuszy. Pan dyrektor Oleksiak był przez chwilę na spotkaniu. Przedstawiono nam prezentację, w której pokazano podłączenia stacji kontroli pojazdów. Zanim pan dyrektor Oleksiak opuścił spotkanie powiedziałem, że to nic takiego i można to zrobić taniej. My takie prace przeprowadziliśmy, a konkretnie producent programu, który miał to wszystko opanowane. Prace jednak zawieszono z tego tytułu, że były ważniejsze sprawy, związane choćby z CEPiK 2.0. Nie otrzymałem żadnego protokołu ze spotkania, a powinienem, aby np. po pewnym czasie sobie odświeżyć jego przebieg. Dlatego z głowy w skrócie dodam, że podczas spotkania stwierdzono, że przedsiębiorcy stacji kontroli pojazdów nie będą w stanie finansowo wytrzymać wszystkich zmian.

Po zapoznaniu się z projektem rozporządzenia stwierdzam, że wymagania są wyższe od tych, o których rozmawialiśmy na spotkaniu w dniu 21 marca. Mówiłem wtedy, że żaden przedsiębiorca finansowo tego nie przetrwa. Byłby samobójcą, gdybym zaciągnął kredyt na sfinansowanie stawianych wymagań. Taka jest prawda. Mało tego, podczas spotkania prezes Turek prezentował sposób manipulacji wynikami badaniami przy obecnym stanie technicznym urządzeń. Można to robić bez problemu. Powiedziałem, że najlepiej skupić się na CEPiK, tj. wzmocnić system, tak aby na stacjach wykonywać zdjęcia. W skrócie tak wyglądała rozmowa na tym spotkaniu.

Dodam jeszcze jedną rzecz, która mnie jako przedsiębiorcę niepokoi. Konkretnie dotyczy mojej osoby. Od razu uprzedzę, że nie jestem diagnostą, ale to co wykonuję, wykonuję przyzwoicie i nie jest przypadkiem, że mam tylu klientów. Chciałbym się odnieść do tego co było na poprzednim posiedzeniu. Nie będę zgłaszał poprawki, tylko wskażę na jeden element. W art. 86j we wskazanej normie ust. 3 nie określa się rodzaju wykształcenia. W art. 86j ust. 4 mowa jest o szkoleniach pracowników komórki nadzoru TDT zgodnie z normą przenoszącą normę EN ISO/IEC 17020. Szkolenia mają się odbywać w regularnych odstępach czasu, w tym także w zakresie funkcjonowania aplikacji informatycznych wykorzystywanych w badaniach technicznych oraz przeprowadzania badania

technicznego. W tym przepisie nie ma ograniczeń eliminujących wykładowców z powodu wykształcenia, gdy świadczone jest szkolenie na rzecz TDT. Zatem podobnie powinno być to określone w art. 86u.

Jest dla mnie totalnym nieporozumieniem, że chce się mnie pozbawić przychodów, mimo ustawy o swobodzie działalności gospodarczej i polskiej klasyfikacji działalności gospodarczej. Nikt tego nie zauważył, a jest to bardzo ważne dla takich przedsiębiorców jak ja. Mogę ewentualnie przesłać posłom poprawki, tylko czy to będzie zauważone. Czy ktoś zechce to zmienić podczas procedowania? Taka jest sytuacja, gdy mówimy o szkoleniach. Nikt nie ma prawa pozbawiać mnie tego co jest moją pasją. Robię to od 18 lat. W branży motoryzacyjnej jestem obecny od 22 lat, a teraz raptem chce się mnie pozbawić tego co robiłem do tej pory. W ustawie powinien być zapis uwzględniający wiedzę i doświadczenie.

Proszę, aby posłowie, w szczególności posłowie Prawa i Sprawiedliwości, zanim podniosą rękę do góry, zastanowili się nad tym, czy wszystko w tej ustawie zostało dopracowane. Jest jeszcze wiele więcej elementów budzących wątpliwości niż te, o których powiedziałem.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Drogi panie, po to tu jesteśmy, żeby o tym rozmawiać. Każdy kto chce zabrać głos może to robić. Może także zgłaszać poprawki. Oczywiście produkt finalny w przyszłości powstanie. Może nie będzie idealny, ale później ustawę będzie można poprawiać.

Ponieważ były pytania i zastrzeżenia do kontroli przeprowadzonej przez NIK, głos zabierze pan dyrektor Tomasz Emiljan. Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Tomasz Emiljan:**

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, chciałbym stanowczo zareagować przeciwko stwierdzeniom, że nasza kontrola została przeprowadzona nierzetelnie i poszliśmy tam, gdzie mieliśmy rzekomo stwierdzić nieprawidłowości. O obiektywizmie naszych działań świadczy dwugłos, który wybrzmiewa z tej dyskusji. Z jednej strony padło stwierdzenie, że poszliśmy tam, gdzie miały być negatywne ustalenia. Z drugiej strony przed chwilą usłyszeliśmy od pana, który współpracuje z tysiącem stacji kontroli pojazdów, że żadna z jego stacji nie została oceniona negatywnie. To prawda. Wyniki kontroli wyraźnie wskazują, że blisko 35% starostw, które oceniono uzyskały oceny pozytywne – niektóre z nieprawidłowościami, ale w dalszym ciągu pozytywne.

Chciałbym prosić, aby bardziej rzetelnie podchodzić do naszych wyników. Jesteśmy instytucją, która do każdej kontroli przygotowuje się bardzo rzetelnie. Zasięgamy informacji z różnych źródeł, w tym również z Transportowego Dozoru Technicznego. Z bardzo prostej przyczyny, ta instytucja posiada odpowiednie informacje. Nie jesteśmy organem, który sam prowadzi badania. Przy ocenie ryzyka zawsze posiłkujemy się informacjami z innych instytucji. W przypadku tej kontroli (poza TDT) korzystaliśmy z informacji zasięgniętych w Policji, ITD, prokuraturach, Urzędzie Miar, UDT i w bardzo różnych innych instytucjach – m.in. z CEPiK. Korzystaliśmy z tych źródeł, z których mogliśmy wyciągnąć jakiekolwiek informacje na temat zagadnienia, do którego podchodziliśmy i kontrolowaliśmy.

Przypomnę, że nie kontrolowaliśmy stacji kontroli pojazdów, tylko kontrolowaliśmy nadzór sprawowany przez starostwa. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Oleksiak? Proszę bardzo.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Chciałbym się odnieść do wypowiedzi pana, który wymienił wiele spotkań i terminów, które świadczą o tym, że konsultacje były prowadzone. Były organizowane różne konferencje, spotkania i przeprowadzano dyskusje na temat różnych rozwiązań. Pan wymienił kilka. Prawda jest, że na takich spotkaniach nie zawsze trzeba się zgadzać z niektórymi opiniami. Pojawia się wiele interpretacji dotyczących różnych przepisów. Trudno mi się odnieść do interpretacji wypowiadanych na konferencjach.

Powyższe oznacza, że resort bardzo aktywnie prowadził różne uzgodnienia. Nigdy nie jest tak, że wszyscy będą zadowoleni. Bardzo bym prosił, żeby odnosić się do konkretów. Pada bardzo wiele ogólnych stwierdzeń. Myślę, że należałoby odnosić się do konkretnych zapisów i jeżeli jest coś źle, to warto poprawić. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Tak będziemy procedować. Z uwagi na to, że państwo przyjechali z różnych stron i reprezentują stronę społeczną, chciałbym dać możliwość zabrania głosu i wypowiedzi. Ustawa jest ważna, a nawet powiedziałbym, że trudna. Na pewno dobra dyskusja nie zaszkodzi w tworzeniu prawa. Proszę bardzo, pan Witek się zgłaszał.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

Panie przewodniczący, państwo posłowie, zaproszeni goście, chciałbym odnieść się do wypowiedzi pana dyrektora Oleksiaka.

Byliśmy u pana dyrektora całym zarządem oferując gotowość do współpracy w zakresie stworzenia przepisów. Pan sprytnie uciekł od odpowiedzi. Poświęcam swojej działalności bardzo dużo prywatnego czasu. W piątek byłem w Departamencie Strategii Kształcenia w Ministerstwie Edukacji, który przeprowadza konsultacje przed napisaniem projektu ustawy.

Nie odpowiedział pan na moje pytanie. Chciałbym pana jeszcze raz zapytać, kto pisał projekt ustawy i z kim była konsultowana na etapie przed przekazaniem do RCL. Dotychczas OSDS przekazało tylko opinię. Natomiast konsultacje polegają na czym innym.

Chciałbym pana przewodniczącego zapoznać z ankietą, która była wysłana do wydziałów komunikacji. Pana dyrektora Oleksiaka chciałbym zapytać, czy to była ta ankieta, na którą się państwo tak szumnie powołują. Dołączone są załączniki z dyrektywy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor Oleksiak. Proszę bardzo.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dziękuję bardzo za pytania. Ankieta była wysłana jeszcze przed moim przyjściem do ministerstwa. Dlatego trudno odpowiedzieć na pytanie, kto przygotowywał ankietę. Był to 2015 r.

Staraliśmy się konsultować projekt ustawy ze wszystkimi. Przeprowadzaliśmy konsultacje na różnych etapach, różne działy i z różnymi środowiskami. Pisanie projektu rozpoczęto w 2015 r. na podstawie tez, które wtedy zostały opracowane po spotkaniach z różnymi środowiskami. Wówczas wskazano rozwiązania, które znalazły się projekcie ustawy. Oczywiście nie wszystkie i nie wszystko tak, jak środowisko sobie życzyło. Tezy, które zostały wypracowane w większości znalazły się w rozwiązaniach ustawy. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Pan poseł Szramka.

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie dyrektorze, cały czas pan ucieka od odpowiedzi na pytanie, które pada. Może inaczej je sformułuję. Pan mówi, że projekt ustawy był konsultowany ze wszystkimi. W związku z tym zapytam, czyje uwagi zostały uwzględnione i wprowadzone do projektu. Kto był autorem tych uwag? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan dyrektor.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Wszystkie uwagi opublikowane są na stronie RCL. Część z nich została uwzględniona, a część nie. Poza tym wskazano konkretne środowiska, które zgłaszały poszczególne uwagi. Ponadto jest napisane, które uwagi zostały uwzględnione, a które nie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Ostatni głos. Proszę bardzo.

**Dyrektor biura PISKP Marcin Barankiewicz:**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, strona społeczna mówi tyle o konsultacjach społecznych, bo wie, że można procedować inaczej. Mamy doświadczenia z Ministerstwem Cyfryzacji, gdy procedowano zmiany do ustawy Prawo o ruchu drogowym wdrażające CEPiK 2.0. Ministerstwo Cyfryzacji, które jest w tym samym rządzie było skłonne do prowadzenia dialogu ze stroną społeczną, przygotowania spotkań roboczych, na których zanim projekt aktu prawnego trafił do konsultacji uzgadniano kształt przepisów i można było zgłaszać wszelkie uwagi, tak aby prawo było jak najlepiej dopracowane.

Dzisiaj pada uwaga, że projekt ustawy był rzetelnie skonsultowany ze stroną społeczną tylko raz, a później dowiadywaliśmy się o następnych wersjach projektu ze strony internetowej RCL. Z tego wynika ten głos, że wiemy, iż w tym samym rządzie są ministerstwa, które pracują transparentnie, inaczej, a strona społeczna może wnieść rzeczywisty wkład do stanowionego prawa. W odróżnieniu od urzędników strona społeczna ma wiedzę na temat praktycznego stosowania przepisów, a koniec końców szanowni państwo, nie zapominajmy o tym, że jakiego prawa byście państwo nie uchwalili, to później zwykły diagnosta na stacji kontroli pojazdów będzie musiał stosować podczas badania technicznego.

Jeżeli chodzi o raport NIK, mamy duże obawy co do obiektywizmu. Wielokrotnie było to omawiane na poprzednim posiedzeniu. Dlaczego? Dlatego, że skontrolowano tylko 5 województw z 16, tj. lubelskie, warmińsko-mazurskie, podlaskie, świętokrzyskie i podkarpackie. Skontrolowano 21 starostw, a mamy ich 380, co, jeżeli posługujemy się statystyką, stanowi 5,53% ogółu starostw. Po raz kolejny powtórzę, że nie zostało skontrolowane żadne duże miasto. Dlaczego nie było kontroli w województwie mazowieckim, pomorskim, wielkopolskim, czyli tam, gdzie są silne jednostki i silne urzędy miast, posiadające odpowiednie środki? To nie jest żalenie się strony społecznej lub wymyślanie faktów. Odsyłam do raportu NIK, gdzie jest wprost wskazane, kto typował stacje kontroli pojazdów do kontroli i w których stacjach należy przeprowadzić kontrole. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Pan dyrektor Tomasz Emiljan.

**Dyrektor departamentu NIK Tomasz Emiljan:**

Dziękuję uprzejmie. Panie przewodniczący, ad vocem do próby kontrolnej. Najwyższa Izba Kontroli jest taką instytucją, która ma określone siły i środki. W związku z tym stosowaną praktyką jest to, że kontrole przeprowadzamy w ograniczonej liczbie jednostek. Po prostu nie jesteśmy w stanie przeprowadzić kontroli we wszystkich jednostkach.

Co do zasady staramy się przeprowadzać kontrole w miarę kompleksowo i systematycznie. Nie możemy traktować tej kontroli oddzielnie od kontroli, która została przeprowadzona w 2009 r. W 2009 r. skontrolowaliśmy 52 jednostki, w tym 20 dużych miast. W 2017 r. skontrolowaliśmy kolejne 21 starostw. W sumie co piąte starostwo zostało objęte kontrolą – jedną lub drugą. Kontrole się nie powtórzyły. Co do zasady działamy tak, aby nie powtarzać kontroli, chyba że jest to kontrola sprawdzająca, ale akurat w tym przypadku nie miało to takiego charakteru. W związku z tym nie jest prawdą, że duże miasta nie zostały objęte kontrolą. Były objęte kontrolą w 2009 r. i wyniki kontroli o podobnym zakresie są dostępne.

Kolejnym elementem, który został wprowadzony do doboru jednostek do kontroli, a który wynika z obowiązujących przepisów i dbałości o to, aby zbytnio nie nękać jednostek kontrolami jest tzw. sito, które prowadzi Departament Strategii Kontrolnej NIK. Jednostki, które w ocenie tego departamentu są zbyt często kontrolowane, trwa tam kontrola lub przed chwilą się zakończyła są wyłączane z kontroli i dlatego takie, a nie inne podmioty zostały objęte kontrolą. Chciałbym podkreślić, że obie kontrole objęły 20% starostw powiatowych. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 3? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 3.

Przechodzimy do art. 4. Czy Biuro Legislacyjne ma uwagi do art. 4?

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Nie ma.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Strona rządowa? Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Przepraszam, że nie zasygnalizowałem tego problemu wcześniej. W dniu 9 listopada została uchwalona nowelizacja ustawy o dozorze technicznym, w której dodano w art. 44 ust. 1 pkt 1-14. W związku z tym będziemy musieli przenumerować tę zmianę, tj. dodać kolejny punkt – pkt 15. Zgłaszam ten problem, który może być potraktowany jako poprawka legislacyjna.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Rozumiem, że jeżeli chodzi o zmianę numeracji mamy upoważnienie Komisji do jej dokonania. Zrobimy to we współpracy z rządem w ramach tego upoważnienia. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Tak jest. Proszę państwa, czy są uwagi do art. 5? Nie widzę.

Art. 6. Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, mamy uwagę do ustawy o opłacie skarbowej. W naszej opinii powinna być dodana jeszcze jedna zmiana w brzmieniu: „w kolumnie 3 skreśla się wyrazy „412 zł”;”. Wydaje się, iż dwie zmiany nie wystarczą i z boku zostanie ta kwota, którą należałoby w tabelce także uchylić. W przeciwnym wypadku nie odnosiłaby się do żadnego przedmiotu opodatkowania. Prosimy stronę rządową o potwierdzenie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Jesteśmy za przyjęciem propozycji.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan się zgłasza.

**Prezes zarządu SFRS Adam Małyszko:**

Przepraszam, że wrócę do art. 5, ale chciałbym powiedzieć, że wszystkie wymienione przepisy są aktualnie obowiązujące. Wszystkie przepisy zostały wprowadzone – pkt 2 ustawą o odpadach, a pkt 1 wejdzie w życie w 2019 r. Proszę Biuro Legislacyjne, aby to sprawdziło.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan dyrektor, bardzo proszę.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Potwierdzam, że naruszenia już są w obowiązującej ustawie, tyle że pojawił się pewien problem natury technicznej w związku z tym, że zbiegły się dwie nowelizacje. Jedna z nich nadawała nowe brzmienie załącznikowi 3, a druga dokonywała punktowych zmian w załączniku. Doszło do tego, że dwie nowelizacje posługiwały się różnym formatem tabeli, w której umieszczono naruszenia. W nowelizacji, w której zawarto naruszenia dotyczące przepisów środowiskowych brakowało ostatniej kolumny. Z punktu widzenia tekstu jednolitego byłby to błąd, gdyby w jednej tabeli jedne komórki zawierały trzy kolumny, a inne cztery. Stąd korekta o charakterze wyłącznie technicznym. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Jasne. Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 6? Nie słyszę.

Przechodzimy do art. 7. Czy są uwagi do art. 7? Biuro Legislacyjne. Bardzo proszę.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Biuro Legislacyjne proponuje w art. 7 w pkt 2 w zmienianym art. 24 ust. 3 zmianę spójnika, tj. wyraz „oraz" zastąpić wyrazem „lub". Będzie to bardziej odpowiadało intencji wnioskodawcy i projektodawcy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Która to poprawka w zestawie?

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Poprawka nr 57.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dobrze. Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Uwaga uzasadniona.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Nie ma sprzeciwu wobec przyjęcia art. 7.

Przechodzimy do art. 8. Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, Biuro Legislacyjne ma dwie uwagi do art. 8. Zwracamy uwagę, iż art. 8 to tzw. nowelizacja nowelizacji. Jest to zabieg legislacyjny, który często jest nieczytelny dla adresatów. Zmiany, które wprowadzamy w art. 8 de facto dokonują zmian w ustawie zmienianej w art. 1, czyli w Prawo o ruchu drogowym i w art. 5, który przed chwilą omówiliśmy, czyli w ustawie o transporcie drogowym. W związku z tym proponujemy obie zmiany przenieść odpowiednio do art. 1 i art. 5, z jednoczesną zmianą przepisu o wejściu w życie, tak aby adresat miał pełną informację w art. 1 i 5 o zmianie w danych przepisach. Wymaga to korekty w przepisie o wejściu w życie, tak aby te zmiany, podobnie jak art. 8 w zakresie art. 1 i 5, wchodziły w życie 11 lipca 2019 r. Oczywiście istnieje obawa, iż w tym samym czasie nałożą się dwie nowelizacje (z 24.11 br. i obecna) – wejdą w życie w tym samym dniu. Jest to obawa bardzo powierzchowna, ponieważ tamte przepisy zostały uchwalone wcześniej, a te będą uchwalone później. W związku z ogólną zasadą prawną, iż prawo późniejsze uchyla prawo wcześniejsze nie będzie wątpliwości, że będą obowiązywały zmiany, które wejdą w art. 1 i 5, a nie w art. 8.

Chcę zwrócić uwagę, iż pod względem legislacyjnym ta ustawa jest skierowana do specyficznego kręgu adresatów. Jest to duża liczba małych przedsiębiorstw, które mogą mieć problemy ze zrozumieniem skomplikowanych przepisów. Poprawka ma charakter legislacyjny. Nie zmienia treści, natomiast na pewno ułatwia zrozumienie przepisów i nie ma potrzeby zatrudniania dużej liczby prawników, żeby je zrozumieć.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, strona rządowa.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dziękuję bardzo. Może oddam głos panu dyrektorowi Warchołowi?

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dobrze. Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Zastosowaliśmy inną technikę legislacyjną od zaproponowanej przez Biuro Legislacyjne, która finalnie doprowadzi do tego samego efektu, tzn. uporządkowania przepisów dotyczących profesjonalnej rejestracji pojazdów. Chcielibyśmy zachować brzmienie z przedłożenia rządowego i taki sposób dokonania nowelizacji, ponieważ dostrzegamy pewne ryzyka związane z techniką, którą proponuje Biuro Legislacyjne, zwłaszcza w kontekście pkt 2 i uchylenia pkt 1-9.

W tej chwili jest określone naruszenie, które polega na braku aktualizacji danych zawartych w zaświadczeniu. W dniu 11 lipca 2019 r. ten przepis otrzyma nowe brzmienie. Pkt 1-9 dotyczą czasowej rejestracji pojazdów i ich skreślenie spowodowałoby znik-

nięcie jednego z naruszeń, które mamy w załączniku nr 3. W naszej ocenie, żeby uniknąć takiej sytuacji lepiej będzie wprowadzić nowelizacje w sposób, który proponujemy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję. Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Reasumując, rząd wyraża zgodę na przeniesienie pkt 1 do art. 1. Natomiast uważa, że może być problem z przeniesieniem pkt 2 do art. 5. Tak?

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Z naszego punktu widzenia lepiej byłoby pozostawić cały art. 8 w brzmieniu z przedłożenia rządowego, bo i tak dokonujemy tej nowelizacji w okresie vacatio legis. W naszej ocenie rozbijanie art. 8 na dwa mogłoby skomplikować sytuację. Dlatego jesteśmy za pozostawieniem obecnego brzmienia art. 8 w całości ze zmianami, które zaproponowaliśmy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan mecenas.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Jedynie zastrzegamy, że jest to niezgodne z zasadami techniki prawodawczej, które zakazują tego typu praktyk ze względu na dobro adresatów, aby nie musieli szukać zmian. Nasza uwaga dotyczyła tego. Oczywiście pan dyrektor ma rację, że finalny skutek prawny będzie taki sam, jeżeli chodzi o obowiązywanie prawa.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Na tym etapie proponuję pozostawić obecny zapis. Być może panowie do następnego czytania rozstrzygną ten problem między sobą.

Nie ma sprzeciwu wobec przyjęcia art. 8.

Przechodzimy do art. 9. Proszę bardzo, czy są uwagi? Nie ma uwag do art. 9. Przyjęliśmy art. 9.

Przechodzimy do art. 10. Czy są uwagi? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 10.

Przechodzimy do art. 11. Czy są uwagi? Proszę uprzejmie.

**Przedstawiciel SUNRISE P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki:**

Panie przewodniczący, szanowni posłowie, można powiedzieć, że art. 11 ma związek ze zmianą 5 procedowaną na poprzednim posiedzeniu. W zmianie 5 lit. b i c mówi się, że opłata obejmuje także koszty umieszczenia numeru nadwozia, podwozia lub ramy oraz koszty wykonania i umieszczenia tabliczki znamionowej zastępczej. Następnie w lit. c mowa jest o tym, że cennik będzie ustalany przez Ministra Infrastruktury – wg rozporządzenia. W art. 11 mamy również podobną procedurę. Chciałbym do tego nawiązać i prosiłbym, żeby to przemyśleć.

Jeśli dobrze słyszałem, na poprzednim posiedzeniu Komisji była mowa o tym, że dyrektor TDT ma także wykonywać tabliczki znamionowe zastępcze wraz z pracownikiem stacji, z którą TDT będzie miał podpisaną umowę. Nie wiem czy wszyscy zwrócili uwagę na koszty z tym związane. Będzie to o wiele droższe niż było do tej pory. Jeśli pracownik TDT lub przedsiębiorca będą dojeżdżali do takiej stacji, to będą to kilometry. Wystarczy sobie to przemnożyć przez współczynnik za 1 km wynikający z przepisów. Po pierwsze, będzie to nieopłacalne dla Skarbu Państwa, a po drugie, będzie nieopłacalne dla TDT. Nie wiem, dlaczego TDT na siłę chce przejąć wykonywanie tabliczek. Tego nie rozumiem. Jest to w ogóle nieopłacalne dla Skarbu Państwa. Trzeba to także wziąć pod uwagę i wprowadzić poprawkę, tak aby TDT ograniczył się tylko do wydawania decyzji. Jest to dla nich nieopłacalne. Naprawdę.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Był to komentarz. Czy ktoś z państwa chce się do tego odnieść? Proszę bardzo panie dyrektorze.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Wyjaśnię na czym polega funkcja tego przepisu. Art. 11 służy temu, aby starostowie, którzy wszczęli postępowania rejestracyjne w przedmiocie nadania numerów mogli je zakończyć na dotychczasowych zasadach. Po zakończeniu wszczętych postępowań, na podstawie nowych przepisów, nowe postępowania będzie prowadził dyrektor TDT.

Obecnie opłata skarbowa za decyzję administracyjną za nadawanie numeru i umieszczenie numeru nadwozia, podwozia, ramy wynosi 110 zł plus 49 zł. W przyszłości opłata będzie stała i niezależna od odległości, którą będzie musiał przemierzyć inspektor, aby dokonać czynności w stacji. Opłata będzie wynosiła 59 zł. Z finansowego punktu widzenia nie będzie różnicy. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 11? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 11.

Przechodzimy do art. 12. Czy są uwagi do art. 12? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 12.

Przechodzimy do art. 13. Czy są uwagi do art. 13? Nie ma. Przyjęliśmy art. 13.

Przechodzimy do art. 14. Czy są uwagi do art. 14? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 14.

Przechodzimy do art. 15. Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, proponujemy w ust. 6 pkt 1 i 2 nadać brzmienie: „1) do dnia wejścia w życie niniejszego przepisu – w terminie 30 dni od dnia jego wejścia w życie; 2) od dnia wejścia w życie niniejszego przepisu do dnia wejścia w życie niniejszej ustawy – niezwłocznie, nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy.”. Poprawka o charakterze legislacyjnym ma na celu przejście na operowanie nie ogłoszeniem ustawy, a jej wejściem w życie, tak aby technicznie możliwe było zastosowanie tego przepisu. Podobne rozwiązanie proponujemy także w art. 17.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Akceptujemy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 15 wraz ze zmianą legislacyjną? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 15.

Przechodzimy do art. 16. Czy są uwagi do art. 16? Nie widzę. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 16? Proszę uprzejmie.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

W przepisie jest mowa o rejestrze. Czy dyrektor TDT nie może wpisywać tego bezpośrednio do CEPiK? Tylko tyle. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czy będzie odpowiedź? Proszę bardzo, pan dyrektor Urbanowicz.

**Dyrektor TDT Jan Urbanowicz:**

Chciałbym zwrócić uwagę na to, że wszystkie rejestry, o których mówimy wynikają z k.p.a. Zatem jeśli TDT będzie wydawał decyzje, to i tak musi prowadzić takie rejestry.

Po drugie, trudno obciążać CEPiK dodatkowymi informacjami, które nie są potrzebne, takimi jak np. z prowadzonych inspekcji w przedsiębiorstwach lub z badań pojazdów przeprowadzonych w danej stacji kontroli pojazdów.

Nie chodzi tylko o centralną ewidencję pojazdów, ale również o całą bazę wszystkich czynności, które będą wykonywane przez TDT, tj. przy stacji kontroli pojazdów, uprawnienia diagnostów, szkolenia itd. To nie jest tak jak sobie to wyobrażamy, że będzie to jakiś wykaz przekazywany do CEPiK, z którego następnie będzie można czerpać informacje.

Pracownicy na bieżąco będą czerpali informacje z bazy, którą posiada TDT. Będzie to także ułatwiało wydawanie zaświadczeń, poświadczeń, decyzji, a nawet protokołów z kontroli, które również znajdą się w tej bazie. Wszystko będzie zinformatyzowane w tej

bazie danych. Proszę tego nie mylić z centralnym wykazem. Rzeczywiście, na stronie internetowej będą umieszczane pewne elementy wykazu. Również CEPiK będzie zasilany pewnymi informacjami, ale to nie jest tylko to, o czym państwo myślicie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pan Witek. Proszę bardzo.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

Chciałbym tylko ad rem powiedzieć, że nie przeczę temu, o czym mówi pan dyrektor Urbanowicz. Natomiast w przepisie art. 16 jest napisane, że dyrektor TDT przekazuje dane nie później do dnia 31 grudnia 2019 r. do CEPiK. Pytałem tylko o to, czy nie może robić tego od razu. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Tak. Proszę uprzejmie.

**Radca ministra w Departamencie Systemów Państwowych w Ministerstwie Cyfryzacji Wiktor Grudzień:**

Szanowni państwo, te przepisy są nam jak najbardziej potrzebne do migracji danych, które najpierw zostaną przekazane przez starostów do dyrektora TDT na podstawie art. 15. W art. 16 jest mowa o dalszej migracji danych, która nastąpi na poziomie dyrektora TDT do warstwy centralnej, czyli do CEPiK. Owszem, dane mogłyby być od razu gromadzone po stronie centralnej, jednakże po stronie systemu informatycznego potrzebujemy czasu na implementacje tego rozwiązania od strony technicznej. To nie jest tak, że dzisiaj wprowadzone przepisy będą możliwe do realizacji od następnego dnia. Stąd przepisy przejściowe.

Powyższe rozwiązanie daje podstawę prawną staroście do przekazania dyrektorowi TDT danych w zakresie prowadzonego rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów. Następnie dyrektor TDT na podstawie art. 16 zmigruje te dane do centralnej ewidencji pojazdów. W związku z tym, w tej chwili nie ma możliwości technicznych, aby dane były wprowadzane od razu w warstwie centralnej, czyli po stronie CEPiK. Stąd proponowane rozwiązanie. Zarówno ten przepis, jak i art. 15 były konsultowane w drodze uzgodnień międzyresortowych z Ministerstwem Cyfryzacji. Była to wspólnie wypracowana wersja. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 16? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 16.

Przechodzimy do art. 17. Biuro Legislacyjne, proszę bardzo.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, Biuro Legislacyjne ma kilka poprawek do art. 17. Wszystkie poprawki mają charakter legislacyjny. Pierwsza poprawka dotyczy ust. 3, w którym proponujemy skreślić zbędne odesłanie do ust. 2.

W ust. 4 proponujemy nowe brzmienie redakcyjne, które uczytelnia ten przepis. W zestawieniu jest to uwaga 62.

W 63 uwadze, która dotyczy art. 17 ust. 7 proponujemy wyrazy „o egzamin kwalifikacyjny” zastąpić wyrazami „o dopuszczenie do egzaminu kwalifikacyjnego”.

W ust. 8 po wyrazach „szkolenia” proponujemy dodać wyrazy „dla kandydatów na diagnostów”.

W art. 17 w ust. 14 pkt 1 i 2 proponujemy identyczną zmianę jak w uwadze 60, która dotyczyła art. 15 pkt 1 i 2, czyli przejście na termin wejścia w życie przepisów.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Akceptujemy uwagi 61-63. Natomiast jeżeli chodzi o uwagę 64 poproszę pana dyrektora Warchoła o odniesienie się.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Szanowni państwo, ten przepis przewiduje honorowanie zaświadczeń o ukończeniu szkolenia wydanych przed dniem wejścia w życie ustawy. Biuro Legislacyjne posługując się terminologią tej ustawy, zaproponowało aby zaświadczenie o ukończonym szkoleniu dotyczyło kandydatów na diagnostów. Przeanalizowaliśmy tę kwestię i stwierdziliśmy, że w obrocie mogą funkcjonować co najmniej dwa różne zaświadczenia o dwóch różnych nazwach, które potwierdzają ukończenie szkolenia dla kandydatów na diagnostów. W celu uniknięcia wątpliwości interpretacyjnych chcielibyśmy pozostawić przepis w brzmieniu z przedłożenia rządowego, tak aby uniknąć sytuacji, w której ten przepis byłby traktowany zawężająco i ograniczałby możliwość honorowania któregokolwiek z zaświadczeń, które obecnie są w obrocie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie panie mecenasie.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Rozumiem, że poprawka w uwadze 65 dotycząca ust. 14 pkt 1 i 2 jest zaakceptowana, tak?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Tak, ale rzeczywiście pan dyrektor jej nie wymienił, więc wątpliwość Biura jest zasadna.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 17? Proszę bardzo.

**Dyrektor biura PISKP Marcin Barankiewicz:**

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, mamy pytanie do ust. 1 i 2. W tych przepisach wskazano różne okresy. Pierwszy i drugi ustęp dotyczą diagnostów, którzy już posiadają uprawnienia. W ust. 1 zostało zapisane, że dotychczas wydane uprawnienia będą mogły służyć do wykonywania badań technicznych przez okres do 36 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy, a jednocześnie w ust. 2 dotychczas pracujący diagności obowiązani są do tego, aby w terminie do 24 miesięcy wziąć udział w pierwszych warsztatach doskonalenia zawodowego. Rozumiem, że diagnosta, który nie zmieści się w terminie 2 lat nie będzie mógł wykonywać badań technicznych, tak? Czy powinno tak zostać, że diagnostom dajemy możliwość pracy przez 3 lata, ale mają tylko 2 lata na wzięcie udziału w pierwszych warsztatach doskonalenia zawodowego? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo panie dyrektorze.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Przepis został zaprojektowany w taki sposób, aby diagności w ciągu 2 lat od dnia wejścia w życie ustawy przystąpili do warsztatów doskonalenia zawodowego. Następnie pozostanie im 12 miesięcy na wymianę dokumentów potwierdzających uprawnienia. W naszej ocenie zapewni to płynność procesu. Wydaje mi się, że nie będzie tak daleko idącego skutku prawnego, jeżeli ktoś nie przystąpi do warsztatów doskonalenia zawodowego w terminie 24 miesięcy. Datą graniczną jest 36 miesięcy, po upływie których dotychczasowe uprawnienia wygasają. Chodzi nam o to, aby w ciągu 2 lat diagnosta przeszedł warsztaty, natomiast przez kolejne 12 miesięcy, w ciągu których jego uprawnienia zachowują ważność wymienił dokument na świadectwo kompetencji diagnosty. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę uprzejmie.

**Przedstawiciel SUNRISE P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki:**

Od trzech lat biorę czynny udział w pracach prowadzonych przez Ministerstwo Cyfryzacji. Potwierdzam słowa pana Barankiewicza. Dość ciekawie prowadzone są prace w tym ministerstwie. Wszyscy mogą zgłaszać uwagi, a wątpliwości i kontrowersje są wyjaśniane.

Wracając do tematu chciałbym się odnieść do art. 17. Cały czas moje wątpliwości i kontrowersje budzi proponowany sposób szkolenia diagnostów oraz wskazywanie warsztatów, iż tylko dana jednostka może zapewnić odpowiednią jakość badań technicznych.

Niestety, ale można odnieść błędne wrażenie, że gdy TDT w Warszawie będzie prowadził warsztaty szkoleniowe dla osób szkolących diagnostów, to nastąpi super poprawa związana z wiedzą jednych i drugich. Niepokojące jest to, że nie przeprowadzono rzeczywistej analizy.

Dyspozycje prawne w projekcie zmierzają do prowadzenia ośrodka szkoleniowego w siedzibie lub jego filiach. Wymaga się, aby ośrodek szkoleniowy posiadał tytuł prawny do dysponowania stacją kontroli pojazdów na potrzeby przeprowadzenia szkoleń i warsztatów doskonalenia zawodowego, co nie poszerzy, a znacznie ograniczy dotychczasowe formy pozyskiwania wiedzy przez diagnostów samochodowych – w przypadku proponowanej formy prowadzenia warsztatów szkoleniowych.

Uważam, że bardziej skuteczną formą dostarczania wiedzy będzie, gdy właściciel zawrze stałą umowę na usługi doradcze z dowolnie wybranym podmiotem – ośrodkiem szkoleniowym, który w swoim zakresie działalności upoważniony jest do prowadzenia warsztatów szkoleniowych. Właściciel stacji kontroli pojazdów i diagnosta samochodowy zawsze będzie miał pomoc doradczą podczas świadczenia pracy, a przedstawianie nowości związanych z technicznymi aspektami używania urządzeń należy do producentów lub dostawców.

Oczywiście nic nie stoi na przeszkodzie, aby wiedzę w obu tematach można było np. filmować i odpłatnie udostępniać każdej stacji kontroli pojazdów. W ramach podpisanej umowy ośrodek szkoleniowy powinien organizować minimum raz w roku jednodniowe lub dwudniowe warsztaty szkoleniowe.

To jest moje zdanie. W związku z powyższym zasadnym jest wyłączenie dysponowania przez ośrodek szkoleniowy stacją kontroli pojazdów na potrzeby prowadzenia warsztatów szkoleniowych. To nie dotyczy szkolenia kandydatów na diagnostów.

Z doświadczenia wszyscy wiedzą, że diagnosta najwięcej poznaje podczas szkoleń dla kandydatów na diagnostę. Prowadzone są szkolenia dla kandydatów itd. Nie wiem, może się mylę, ale moja dotychczasowa działalność pokazuje (być może jestem w Polsce wyjątkiem), że diagności sobie radzą. Kontrola NIK pokazała, że z niczym nie podpadli.

Nie widzę sensu, aby w ten sposób do tego podchodzić, tym bardziej, że w Polsce jest już ok. 12 tys. diagnostów. Jak uda się przeprowadzić szkolenie tak dużej liczbie diagnostów? Ile ośrodków musi być w Polsce, aby ich przeszkolić? Niektórzy będą się uczyć od nowa. Jaki jest sens robienia czegoś, co nie będzie dobre? Diagnosta nie będzie miał możliwości kontaktu i konsultacji w przypadku wątpliwości co do zakresu przeprowadzanego badania. Chciałbym, żeby państwo to uwzględnili w procedowanym projekcie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, pan Witek.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

Panie przewodniczący, państwo posłowie, patrząc na pkt 11 chciałbym wrócić do pytania pana Barankiewicza. Dyrektor TDT jest zobowiązany do wydania uprawnienia w ciągu 30 dni od dnia wpłynięcia wniosku. Nie wiem, czy to dla tych, którzy przez 3 lata będą wykonywali badania? Czy dla tych, którzy w ciągu 2 lat mają odbyć szkolenie, wydanie uprawnienia będzie trwało rok, a może zgodnie z przepisami pkt 13, tj. 30 dni? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Ust. 13, tak?

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

Tak. Przepraszam, ust. 13.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Przepis znajduje się w art. 17 ust. 13. O tym pan mówił. Proszę bardzo. Pan dyrektor.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Pan dyrektor Warchoł wyjaśni.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Chciałbym wyjaśnić, że termin 30 dni jest terminem instrukcyjnym dla dyrektora TDT na wydanie świadectwa kompetencji diagnosty. Natomiast okres 12 miesięcy jest dla diagnosty, aby po udziale i zaliczeniu warsztatów doskonalenia zawodowego złożył wniosek do dyrektora TDT. Stąd wynika rozróżnienie. Ponieważ różne sytuacje się zdarzają, chcieliśmy, żeby był odpowiedni czas na płynną wymianę uprawnień. Zatem 12 miesięcy jest dla diagnosty na złożenie wniosku, a dyrektor TDT ma 30 dni na jego rozpatrzenie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 17? Nie słyszę. Widzę, że pan się zgłasza. Do art. 17? Proszę bardzo.

**Wiceprezes zarządu SIiTK RP Oddział w Krośnie Artur Sałata:**

Jeszcze jedna merytoryczna uwaga do art. 17. Ustawa w art. 17 wskazuje, że diagności samochodowi muszą uczestniczyć w warsztatach organizowanych przez dyrektora TDT. We wcześniejszych artykułach jest również informacja o wykładowcach. Wykładowcy także muszą brać udział w warsztatach organizowanych przez dyrektora TDT. Może się okazać, że ośrodek szkolenia ma wykładowcę, który będzie uczestniczył w warsztatach jako wykładowca z racji tego, że nim jest i jako diagnosta, bo przy okazji jest diagnostą samochodowym. Czy nie należałoby tego rozgraniczyć? Czy nie należałoby zrobić wyjątku, żeby dana osoba nie uczestniczyła w jednych i drugich warsztatach? Może ewentualnie zrobić wyłączenie, że diagnosta, który jest jednocześnie wykładowcą nie musi uczestniczyć w obu szkoleniach? Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę uprzejmie, pan dyrektor.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Jedno wyjaśnienie. Warsztaty doskonalenia zawodowego dla diagnostów będą organizować ośrodki szkolenia. Zakres tych warsztatów różni się od zakresu seminariów, które będzie organizował dyrektor TDT dla wykładowców w ośrodkach szkolenia. W związku z tym trudno byłoby wprowadzić możliwość wzajemnego honorowania tych dwóch rodzajów doskonalenia zawodowego – z jednej strony wykładowców, a z drugiej strony diagnostów.

W projekcie przewidujemy, że dyrektor TDT odpowiada za seminaria dla wykładowców. Natomiast ośrodki szkolenia odpowiadają za warsztaty dla diagnostów.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 17? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 17.

Przechodzimy do art. 18. Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Dziękuję. Panie przewodniczący, w uwadze 66 proponujemy nowe brzmienie art. 18, które usuwa dwukrotnie podaną datę 31 grudnia 2019 r.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Jesteśmy za przyjęciem tej propozycji.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Być może jest to kwestia redakcji przepisu i błędu redakcyjnego. O co nam chodziło w przepisie? Chodziło o to, aby dyrektor TDT przekazał do CEP dane o diagnostach do końca 2019 r., ale chodzi o konkretnie oznaczone dane, tj. dane, które zebrał od dnia wejścia w życie tej ustawy do dnia 31 grudnia 2019 r. To nadaje przepisowi charakter przejściowy, ponieważ chodzi o konkretnie oznaczony katalog danych, zebrany w tym okresie. Dlatego proponujemy, żeby zachować przepis z przedłożenia rządowego.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Pozostajemy przy przedłożeniu rządowym. Takie jest stanowisko strony rządowej. Pan się zgłasza, tak? Proszę uprzejmie.

**Dyrektor biura PISKP Marcin Barankiewicz:**

Z przepisu ewidentnie wynika, że chodzi o rejestr, który będzie prowadzony przez dyrektora TDT. Skoro obecnie tego rejestru nie prowadzi, to rejestr w przepisie będzie oznaczał rejestr opracowany po wejściu w życie ustawy. Uważam, że legislatorzy zaproponowali dobrą poprawkę, aby w jednym zdaniu nie było zdublowanej daty 31 grudnia 2019 r. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Biuro Legislacyjne zawsze stoi na stanowisku, że jeżeli rząd uważa, iż coś spowoduje pewne problemy ze zrozumieniem przepisu, to my ustępujemy. Wiadomo, że względy merytoryczne są dużo bardziej ważne niż względy legislacyjne. Natomiast ostrzegamy, że ta kwestia może wrócić w Senacie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proponuję, żeby w następnym etapie zastanowić się nad brzmieniem art. 18. Dziękuję bardzo. Tymczasem art. 18 pozostaje w brzmieniu z przedłożenia. Nie ma sprzeciwu. Przyjmujemy art. 18.

Przechodzimy do art. 19. Czy są uwagi do art. 19? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 19.

Przechodzimy do art. 20. Czy są uwagi do art. 20? Proszę bardzo.

**Członek Stowarzyszenia CARR Piotr Pszczółkowski:**

Nie mam uwag do art. 20. Natomiast wcześniej zgłaszałem kwestię dotyczącą definicji pojazdu zabytkowego. W przypadku definicji pojazdu zabytkowego dotykamy trzech innych ustaw – o ubezpieczeniach obowiązkowych, ubezpieczeniowym funduszu gwarancyjnym i polskim biurze ubezpieczycieli komunikacyjnych, recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji oraz o podatkach i opłatach lokalnych. W tych ustawach jest mowa o pojeździe zabytkowym. Ponieważ kwestie muzealne ulegają zmianie mamy prośbę, aby w wymienionych ustawach uwzględnić kwestię pojazdów muzealnych, tak jak np. było to przed dokonaniem zmian w ustawie o ubezpieczeniach obowiązkowych i ubezpieczeniowym funduszu gwarancyjnym. To wszystko co mam do powiedzenia. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Jak rozumiem był to apel do strony rządowej o rozważenie zapisów. Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 20? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 20.

Przechodzimy do art. 21. Czy są uwagi do art. 21? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 21.

Przechodzimy do art. 22. Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

W art. 22 w ust. 2 proponujemy zmianę odesłania. Zamiast wyrazów „ust. 1” proponujemy odesłanie bezpośrednie do „art. 86u ust. 1 pkt 3 lit. c ustawy zmienianej w art. 1”.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Widzę, że jest akceptacja strony rządowej. Dziękuję bardzo. Wobec tego przyjmujemy art. 21 wraz z tą zmianą.

Art. 22. Czy są uwagi do art. 22? Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Uwaga dotyczyła właśnie tego artykułu.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Art. 22. OK. Przyjęliśmy art. 22 ze zmianą.

Przechodzimy do art. 23. Czy są uwagi do art. 23? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 23.

Przechodzimy do art. 24. Czy są uwagi do jego brzmienia? Nie ma. Przyjęliśmy art. 24.

Art. 25. Czy są uwagi do art. 25? Nie ma. Przyjęliśmy art. 25.

Art. 26. Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Proponujemy na końcu art. 26 dopisać wyraz „pojazdów".

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czyli „spraw badań technicznych pojazdów".

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Oczywiście uwzględniamy.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Przyjęliśmy art. 26.

Art. 27. Czy są uwagi do art. 27? Biuro Legislacyjne. Proszę bardzo.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Mamy uwagę o charakterze legislacyjnym. Proponujemy skreślić art. 27, który w naszej ocenie nie zawiera w sobie cechy posiadania normy prawnej. Oczywiście najważniejsze będzie zdanie ministerstwa, bo trudno powiedzieć jaki jest cel tego przepisu.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dyrektor Warchoł. Bardzo proszę.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dyrektor Warchoł, tak?

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**

Tego rodzaju przepisy występują – choćby w jednej z ostatnich nowelizacji ustawy o transporcie drogowym, w której tworzono rejestr elektroniczny przedsiębiorstw transportu drogowego.

Walor tego przepisu polega na tym, że pozwala dyrektorowi TDT jeszcze przed wejściem w życie ustawy na podejmowanie konkretnych działań i czynności prawnych – choćby na ogłoszenie przetargów. Dlatego z punktu widzenia praktycznego proponujemy zachować ten przepis. Dziękuję.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Skoro rząd chce zachować ten przepis, to jak najbardziej powinien zostać. Proszę wziąć pod uwagę, że blisko 100% ustaw nie ma tego typu przepisu i to nie znaczy, że mają błąd. Jeżeli ustawa zostanie ogłoszona w Dzienniku Ustaw, to będzie podstawa do działania przez administrację rządową do podejmowania wszelkich czynności. Uważamy, że takie przepisy są zbędne, ponieważ są oczywiste i nic nie dają.

Oczywiście, jeżeli ułatwi to funkcjonowanie administracji rządowej w ten sposób, iż nie będzie musiała wykonywać interpretacji i tworzyć opinii prawnych, aby udowodnić prawo do podejmowania wszelkich czynności, to taki przepis może się znaleźć, ale z zastrzeżeniem niezgodności z zasadami techniki prawodawczej. Jeżeli chodzi o systemowe ujęcie w naszej ocenie przepis jest zbędny.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Dla nas jest to przepis pomocniczy dla całości systemu. Nie wiem, czy Biuro Legislacyjne zgodzi się z nami, że przepis co prawda nie wnosi wartości merytorycznej, ale na pewno ułatwia funkcjonowanie i rozpoczęcie działania systemu. Dlatego proponujemy jego pozostawienie. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. W takim razie art. 27 pozostaje jak w przedłożeniu. Nie ma sprzeciwu co do jego przyjęcia.

Art. 28. Czy są uwagi do art. 28? Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**

Biuro Legislacyjne przygotowało poprawkę do art. 28, która zawarta jest w uwadze 71. Poprawka ma charakter ujednolicający.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**
Zgadzamy się. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Pan chciał zabrać głos, tak? Proszę uprzejmie.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**
Chodzi mi o to, że art. 28 mówi o opłacie przeznaczonej. Natomiast już procedowano odsetki za zwłokę. W jakim procencie będą odsetki i kto będzie ustalał poziom odsetek za zwłokę? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Strona rządowa?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**
Pan dyrektor Warchoł.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**
Odsetki za zwłokę będą ustalane na podstawie przepisów ogólnych o postępowaniu egzekucyjnym. Odsetki nie będą ustalone w innej wysokości niż ta, która wynika z ogólnych przepisów dotyczących egzekucji. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Nie ma sprzeciwu wobec przyjęcia art. 28.

Przechodzimy do art. 29. Biuro Legislacyjne.

**Legislator Krzysztof Karkowski:**
Jedna poprawka i jedna uwaga. W pkt 1 proponujemy dopisanie przed wyrazami „zachowują moc" wyrazów „w brzmieniu dotychczasowym". Jest to kwestia związana z projektem z druku 2878, ponieważ tam jest podobny przepis, który dotyczy utrzymania w mocy art. 80d ust. 7. W procedowanej ustawie jest to na okres 12 miesięcy, natomiast w tamtej ustawie są to 3 miesiące.

Mamy pytanie do strony rządowej. Gdybyśmy w drugim projekcie usunęli ten przepis, czy w tym projekcie nie należałoby wydłużyć 12 miesięcznego okresu? Pytanie wynika z nakładania się przepisów tych dwóch projektów.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Strona rządowa? Pan dyrektor.

**Zastępca dyrektora departamentu w MI Tomasz Warchoł:**
Musimy poczynić dodatkowe ustalenia z kolegami z Ministerstwa Sprawiedliwości, którzy są wnioskodawcami równolegle procedowanego projektu, o którym wspominał pan mecenas. Z naszego punktu widzenia 12 miesięcy są niezbędne do tego, żeby przepisy wydane na podstawie art. 80d ust. 7 zachować w mocy. Natomiast wyjaśnimy kwestię korelacji między dwoma projektami. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Dziękuję bardzo. Nie ma sprzeciwu wobec przyjęcia art. 29. Przyjmujemy art. 29.

Art. 30. Czy są uwagi do art. 30? Proszę bardzo, pan Witek.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**
Panie przewodniczący, państwo posłowie, w tym artykule ładnie pokazano kwoty. Gdyby te kwoty przeznaczyć na zasilenie starostw i poprawę funkcjonującego systemu, byłyby to dodatkowe środki. Pan dyrektor Oleksiak mówił o 142 tys. zł na zorganizowanie systemu w starostwie. Nie, bo byłyby to dodatkowe fundusze dla starostwa na coś, co jako tako funkcjonuje i nie byłoby to finansowanie, tylko zasilenie. Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**
Rozumiem, że była to tylko uwaga do zapisów. Czy ministerstwo chce się odnieść?

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Wydaje mi się, że tyle już powiedziano na ten temat, iż nie ma sensu tego komentować. Warto powiedzieć, że 2019 r będzie finansowany z przekroczeń terminu, czyli badań przeterminowanych. Resztę kwoty wyłoży TDT jako swój koszt przygotowania i funkcjonowania systemu. Nie ma dodatkowych obciążeń Skarbu Państwa, przedsiębiorców i obywateli. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czyli kierowca, który po terminie przyjedzie na badania zostanie obciążony kosztami.

**Dyrektor departamentu w MI Bogdan Oleksiak:**

Tak.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia art. 30? Nie słyszę. Przyjęliśmy art. 30.

Art. 31. Czy są uwagi do art. 31. Proszę bardzo, pan poseł Szramka.

**Poseł Paweł Szramka (Kukiz15):**

Dziękuję. Panie przewodniczący, zanim zakończymy procedowanie chciałem poinformować stronę społeczną, że w drugim czytaniu złożę 6 poprawek (na chwilę obecną) do art. 1. Jeśli ktoś z państwa chciałby przekazać poprawki, to w imieniu Klubu Kukiz15 mogę to uczynić. Dziękuję.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo za informację. Czy są uwagi do art. 31? Nie widzę. Przyjęliśmy art. 31.

Czy są uwagi do całości projektu? Może ktoś chciałby zabrać głos? Strona społeczna? Proszę bardzo.

**Przedstawiciel SUNRISE P.H.U. Grzegorz Krzemieniecki:**

Pokrótce chciałbym się odnieść do ewentualnych skutków wprowadzenia tej ustawy. Moim zdaniem ta ustawa jest jak koń trojański. Jeśli zostanie uchwalona w obecnym kształcie, to nie sądzę, aby społeczeństwo było zadowolone z jej procedowania – podobnie przedsiębiorcy. Trzeba sobie z tego zdać sprawę. Moim zdaniem ustawa nie jest dopracowana. Wymaga wielu przemyśleń i same poprawki niczego nie załatwią.

Wydaje mi się, że będzie duże niezadowolenie społeczne. Na przykład, obywatel, który spóźni się z badaniem będzie karany dwukrotnie. Raz, że zapłaci 50% więcej, a dwa, w Polsce nie ma dopełnienia terminów, co niestety było faworyzowane przez wiele lat i dzisiaj wielu diagnostów dopełnia terminy, a nie powinno. Za to odpowiedzialna jest strona rządowa, bo niestety wprowadzała wszystkich w błąd.

Obawiam się, że w przypadku obywateli mamy do czynienia z podwójną karą. Według mnie jest to złe rozwiązanie. Osobiście będę robił wszystko, aby żaden z klientów, których obsługuję i żaden z ich klientów nie spóźnił się z wykonaniem badania. Taki będzie mój cel, bo uważam, że ustawa w tym kształcie to zły pomysł.

Każdy obywatel, który posiada pojazd i tak już jest karany. Gdy się spóźni, to nie dostanie terminu na 2 lata, tylko dostanie termin zgodnie z art. 81 ust. 5, tj. coroczny termin badania. Takie jest moje zdanie.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Bardzo panu dziękuję. Mamy świadomość tego, podobnie jak wiedzę, że znaczna część samochodów w ogóle nie przeprowadza badań technicznych pojazdów i to jest problem. Oczywiście problem ze spóźnieniami to jedno, a kolejnym, wielkim problemem jest to, że znaczny procent (mówi się nawet o 30%) pojazdów w Polsce w ogóle nie posiada ważnych badań technicznych. Pan prezes Witek. Proszę bardzo.

**Prezes zarządu OSDS Waldemar Witek:**

Panie przewodniczący, państwo posłowie, chciałbym tylko sprostować swoją wypowiedź z poprzedniego posiedzenia, na którym wnioskowałem o definicję motocykla. Sprawdziłem i okazało się, że w dniu 29 listopada w ustawie o zmianie niektórych ustaw w celu wprowadzenia uproszczeń dla przedsiębiorcy w prawie podatkowym i gospodarczym

(druk nr 2862) taka definicja została wprowadzona (w art. 12) i prezydent już podpisał ustawę (29 listopada). Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Proszę bardzo, następny gość.

**Dyrektor biura PISKP Marcin Barankiewicz:**

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szkoda, że głos strony społecznej w tak niewielkim stopniu został uwzględniony. Oczywiście dziękujemy za to, że mieliśmy swobodę wypowiedzi i mogliśmy zgłaszać uwagi. Mam smutną refleksję, tylko co z tego.

Strona rządowa i państwo poprzecie ustawę w zaproponowanym kształcie. Mam tylko nadzieję, że rzeczywiście przyczyni się to do poprawy bezpieczeństwa. Natomiast podkreślam, że przedsiębiorcy mają obawy, po pierwsze, że to oni sfinansują nowy system kontroli i nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów, a po drugie, że przy zwiększonych obciążeniach finansowych mali i średni przedsiębiorcy po prostu padną. Czy system karania diagnostów nie doprowadzi do tego, że zabraknie osób do zawodu, a w konsekwencji obywatele utracą możliwość wykonywania badań technicznych? Stacje będą zamykane i nie będzie diagnostów. Kto wtedy będzie wykonywał badania techniczne? Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):**

Dziękuję bardzo. Dziękuję stronie społecznej za dużą aktywność. Między innymi dlatego nie przerwałem posiedzenia Komisji. Państwo przyjechaliście z bardzo różnych stron kraju. Obowiązkiem i pierwszą powinnością posłów jest obecność i praca na posiedzeniu Komisji. Bojkoty nie mają sensu.

Wszystkie państwa głosy są w zapisie magnetycznym i znajdą się w protokole. Zatem będą podstawa do dalszych prac legislacyjnych dla każdego, kto będzie chciał wykorzystać państwa uwagi. W imieniu prezydium Komisji bardzo serdecznie dziękuję za wszystkie głosy. Mieliśmy dla siebie dużo cierpliwości i uważam, że jako posłowie dowiedzieliśmy się od państwa wielu bardzo ciekawych rzeczy.

Proszę państwa, czy są uwagi lub sprzeciw wobec przyjęcia całego projektu? Nie ma sprzeciwu. Wobec tego uznajemy, że przyjęliśmy projekt ustawy.

Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy. Jeśli państwo pozwolicie wezmę na siebie ten obowiązek. Jeśli nie będzie sprzeciwu chętnie poprowadzę dalsze prace związane z projektem i przedstawię Sejmowi sprawozdanie Komisji o projekcie ustawy. Sprzeciwu nie słyszę.

Bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury. Dziękuję wszystkim państwu za obecność.